Canada. Commission royale d'enquete sur le pilotage maritime

Audiences (v. 93-95 in 1 volume) 1963-6

1968

A (30) 7/5

ROYAL COMMISSION

ON

PILOTAGE

HEARINGS

HELD AT

MONTREAL, P.-Q.

VOLUME No.: 93 — 95

DATE:

13 décembre 1963.

TEXTE FRANCAIS,

OFFICIAL REPORTERS
ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
BOARD OF TRADE BLDG.
11 ADELAIDE ST. W.
TORONTO

364-5865 364-7383




TRANSCRIPTION BY
MEMBER

CANADA

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME.

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, Président

Monsieur ROBERT K. SMITH, commissaire,
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire,
Me GILBERT NADEAU, c.r., Secrétaire.

Me MAURICE JACQUES,
procureur de la Commission:

Me JEAN RICHARD,
procureur de la Canadian Merchant Service Guild:

Me JEAN BRISSET, c.r.,
procureur de la Shipping Federation of Canada:

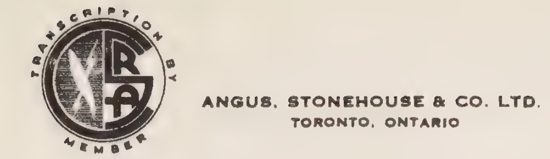
Me C. MASON,
procureur de la Dominion Marine Association:

Me MARC LALONDE, c.r.,
procureur de la Fédération des Pilotes du St-Laurent,
procureur de la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent,
procureur de la Corporation des Pilotes du St-Laurent Central,
procureur de la Corporation des Pilotes du Port de Montréal,
procureur de la Corporation des Pilotes du St-Laurent et de la Voie Maritime,
procureur de la Corporation des Pilotes du Haut St-Laurent:

VOLUME 93 - Page A-337 à A-405

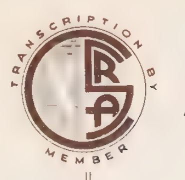
TEXTE FRANCAIS - SEANCE DU 13 DECEMBRE 1963.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



INDEX

SEANCE DU 13 DECEMBRE 1963.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

C A N A D A

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME.

PRESENTS: L'HONORABLE YBES BERNIER, Président

ROBERT K. SMITH, commissaire,
HAROLD A. RENWICK, commissaire,
Me GILBERT NADEAU, c.r., Secrétaire.

Le treizième jour de décembre, l'an mil neuf cent soixante et trois, a comparu comme témoin:

RAYMOND BISSONNETTE - DEJA ENTENDU.

LE PRESIDENT

Q Capitaine Bissonnette, vous avez entendu monsieur Dougan parler de son service. Maintenant, le service américain vous laisse à Alexandria Point. Maintenant, est-ce qu'il y aurait un autre service possible pour vous autres, pour vous rendre de Alexandria Point à Kingston, que celui de monsieur Dougan, ou est-ce que vous avez considéré ça?

R Oui, on a déjà étudié la possibilité d'un service par terre qui comprendrait la distance entre Cap Vincent, en passant par le pont des Mille Iles, pour se rendre à Kingston, qui est une distance, je crois, de 53 milles, quelque chose comme ça.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Donc, nous avons figuré, quant à nous autres, qu'il faudrait qu'un pilote fasse 53 milles en machine, à chaque fois qu'il a à prendre ou à débarquer d'un bateau.

Q En débarquant à Cap Vincent et en faisant le tour par le territoire américain et en prenant le pont des Mille Iles?

R Par le pont des Mille Iles et retourner à Kingston par le côté canadien, je crois que ça représentait une distance de 53 milles.

Q Et ceci aurait été fait par taxi?

R C'est ça, par taxi.

Q Le coût - avez-vous pu faire une enquête au sujet du coût?

R C'aurait été assez difficile, je crois que..... à une certaine occasion, l'Association américaine avait offert aux pilotes canadiens que si tous les pilotes canadiens débarquaient à Cap Vincent et seraient consentant de se servir d'un système de taxi, je crois qu'il y avait une possibilité, dans le temps, que le coût soit fait pour huit dollars ($8.00).

Il aurait fallu que tous les bateaux se servent de cette transportation et signer comme une manière de contrat pour toute la saison.

Q Ce qui veut dire que le voyage aurait pris une heure, une heure et demie, deux heures?

R Ah oui, c'est: Au moins une heure et demie.

Q Alors, une fois que vous êtes dépo-


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



sé sur l'île Wolfe, ça vous prend combien de temps pour vous rendre à Kingston?

R Ah, je peux dire que dans plusieurs cas, nous avons été retardé sur certains navires, ils sont arrivés sur la station, et apparemment l'agent avait oublié ou il y avait eu une erreur dans l'envoi de leur E T A, et dans vingt minutes de l'hôtel, nous étions à bord du navire à Cap Vincent.

Mais la majorité du temps, on peut dire. 25 minutes que ça prend, à peu près 25 minutes.

Q Maintenant, est-ce qu'il y a d'autres moyens de transport que celui du capitaine Dougan sur Wolfe Island, et aussi entre Wolfe Island et Kingston, que vous pourriez prendre?

R Ah, je ne crois pas, parce que..... par: service de transportation, est-ce que vous voulez dire seulement la navigation? Sur l'île?

Q Non, pour vous rendre à Alexandria Point et partir de là et retourner à Kingston?

R Je crois que pour ce service, ça prend quelqu'un qui est équipé, et aujourd'hui un homme qui serait obligé de s'équiper pour ce genre de travail, je crois qu'il aurait des grosses dépenses à faire et que le coût serait beaucoup plus haut; tandis que monsieur Dougan est équipé pour ce genre de travail.

Q Maintenant, comme j'ai mentionné tout à l'heure, je comprends qu'il y a le traversier entre Kingston et Wolfe Island?

R Wolfe Island, oui, il y a un tra-

versier, mais la plupart du temps, c'est arrivé à plusieurs occasions qu'on a essayé de comparer les deux transportations, quand un pilote était retardé pour un navire, et comme vous savez, un pilote est ordé deux heures à l'avance; si le navire arrive à midi, le pilote est ordé à dix heures, et plusieurs fois, on a essayé à comparer si le pilote pouvait prendre la transportation, et la majorité du temps, ça n'adonnait pas.

Ca pourrait adonner dans certains cas, mais le pilote a seulement deux heures; si le traversier prend une heure, une heure et demie, ça va le mettre trop tard pour son navire.

Q Et pour la nuit?

R Pour la nuit, aucun moyen de transportation.

Q Alors, votre Corporation a considéré tous ces items-là?

R Tout a été pris en considération, spécialement depuis les deux dernières années, quand ce problème est arrivé, il y a plusieurs discussions, et toutes ces choses ont été prises en considération, et la Corporation et les pilotes en général, - je crois que tous les pilotes sont d'accord que ça prend absolument une transportation entre Horne's Point et Kingston pour aller et revenir du navire, et ensuite, je crois que je l'ai dit dans mon témoignage précédent, sur les transportations, les moyens de communications qu'il y a entre Kingston et Cornwall.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



Q Combien le bateau-pilote américain vous charge-t-il pour vous descendre à Alexandria Point?

R Il y a une entente faite que si le pilote va à Cap Vincent, c'est dix dollars ($10.00). S'il va à Alexandria Point, c'est neuf dollars ($9.00).

Q Est-ce que ce sont les mêmes taux si ce sont les pilotes américains qui s'en servent?

R Je crois que oui.

Q Ou est-ce que c'est un taux plus bas pour vous autres, vu que vous êtes obligés d'avoir un service additionnel de l'autre côté?

R Non, je crois, quand l'arrangement a été signé à Ottawa, je crois que c'est le cinq (5) décembre mil neuf cent soixante-deux (1962), le taux avait été établi à deux dollars ($2.00) pour les deux côtés.

Après certaines discussions, nous sommes arrivés au point qu'ils étaient consentant d'enlever un dollar pour venir à un arrangement avec les pilotes, parce que dans le temps, ce n'était pas encore assuré que les pilotes canadiens étaient consentant de prendre le bateau-pilote, vu qu'on avait également une partie de la transportation, et les pilotes figuraient que ce n'était pas juste de laisser un homme sur le milieu d'une île, à n'importe quelle heure du jour ou de la nuit.

Q Actuellement, il en coûte neuf


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

dollars ($9.00) pour un pilote américain pour monter sur son navire ou pour descendre, et il vous en coûte quinze dollars ($15.00)?

R Non, dix dollars ($10.00) pour un pilote américain, puisqu'il va à Cap Vincent; et le pilote canadien, neuf dollars ($9.00) pour Alexandria Point ou dix dollars ($10.00) pour Cap Vincent, et sept dollars ($7.00) qui est payé par le pilote lui-même de Horne's Point à Kingston ou Alexandria à Kingston.

Q Alors, ça vous fait: seize dollars ($16.00)?

R Seize dollars ($16.00), c'est ça.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Vous avez parlé d'une entente qui a été signée à Ottawa; à quelle entente référez-vous, par rapport à l'opération du bateau-pilote?

R Bien, c'est l'entente par rapport à la dispute qui existait entre les deux groupes, entre les pilotes canadiens et américains, pour le contrat de bateau-pilote qui avait été signé par les américains sans consulter les pilotes canadiens; et à la suite d'un contrat signé par les américains sans avoir consulté les canadiens, eh bien, nous étions obligés de payer $20,000.00 sur ce contrat.

Q Le contrat de $32,000.00?

R C'est ça, et qui prévoyait seulement une partie de transport, seulement nous débarquer


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

et nous prendre à Alexandria Point ou nous amener à Cap Vincent.

Donc, c'est là qu'il y a eu..... plusieurs pilotes canadiens se sont objectés à ça, la majorité des pilotes se sont objectés, et ils ont dit aux américains: Si vous figurez que l'arrangement signé - vous êtes obligés - vous êtes responsables de débarquer ou d'embarquer le pilote du navire, vous devriez être responsables de l'amener au moins à une place raisonnable pour rester. C'a été la grosse dispute.

Q Cette entente qui a été signée à Ottawa, entre qui était-ce?

R Entre la Corporation des Pilotes du Haut St-Laurent et l'Association et la Corporation, je crois, des pilotes américains.

Q Est-ce que votre Corporation aurait une copie de cette entente-là, ou est-ce qu'il y en aurait une dans les dossiers à Ottawa?

R Certainement, on a une copie.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd, des Pilotes du St-Laurent:
J'en ai une, Votre Seigneurie; il me fait plaisir de la faire déposer par le témoin.

Maintenant, j'aimerais bien que le témoin éclaircisse le fait que ce soit à Ottawa; ça laisse entendre


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

que le gouvernement a eu quoi que ce soit à faire avec ça.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
Non, mais le témoin a dit que ç'a été signé à Ottawa, alors, je présume que c'était au ministère des Transports, et qu'ils en auraient une copie au ministère.

LE PRESIDENT:
Me Lalonde va faire expliquer le point par le témoin.

LE TEMOIN:
R Je crois que l'entente a été signée à Ottawa, non pas parce que les autorités du ministère étaient présentes à cette entente, parce que je crois qu'au mois d'août ou au commencement de septembre, on avait eu une lettre de monsieur Booth qui disait qu'il ne voyait pas de solution au problème, et qu'il n'était pas capable de rien faire pour les pilotes canadiens; qu'il avait consulté les autorités américaines, mais qu'il ne voyait aucune solution possible, que l'arrangement disait que l'office de Cap Vincent - c'était le devoir de l'office de Cap Vincent de donner les facilités aux pilotes d'embarquer et de débarquer, que c'était leur responsabilité, et qu'ils étaient en plein droit de se servir de leur bateau-pilote. Donc...


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Excusez - il s'agit de la lettre du six (6) juillet.

LE PRESIDENT:
Qui a déjà été produite comme pièce ...

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
851.

LE TEMOIN:
R Donc, c'est à la suite de cette lettre que les pilotes ont essayé d'en venir à un arrangement eux autres mêmes, et régler cette affaire entre eux autres mêmes, entre les deux groupes.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
Q Voici, si vous voulez, ça m'intrigue, cette question du bateau-pilote; vous dites que les américains avaient signé un contrat de trente-deux mille dollars ($32,000.00) pour un bateau-pilote. Est-ce que c'est ça?
R C'est exact.
Q Maintenant, les américains ont signé ce contrat-là avec qui? Savez-vous?
R Je crois que c'est avec Anchor Boat Line, ou quelque chose comme ça.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Q Anchor Boat Line, et ce contrat-là de trente-deux mille dollars ($32,000.00), qu'est-ce que ça comprenait?

R Je crois qu'ils s'étaient basés sur le nombre de voyages de l'année précédente, à dix dollars ($10.00) du voyage.

Je crois que l'année précédente, il s'était fait 2,300 voyages ou embarcations dans le district; donc, ils s'étaient sur le nombre de l'année précédente, à dix dollars ($10.00) du voyage. Donc, ils avaient sorti un contrat de trente-deux mille dollars ($32,000.00).

Q Alors, ce n'était pas l'achat d'un bateau-pilote, rien de ça? C'était les pilotes qui avaient demandé à un contracteur de fournir les services pour l'embarquement et le débarquement des pilotes, à trente-deux mille dollars ($32,000.00) par année?

R C'est exact. La Corporation du temps avait acheté un bateau-pilote.

Q Quelle Corporation?

R La Corporation des Pilotes américains.

Q La Corporation ou l'Association?

R La Corporation, parce que la Corporation, du côté américain, s'occupe du "pilot boat", et l'Association s'occupe des règlements de pilotage; mais la Corporation s'occupe du "pilot boat" seulement.

Q La Corporation, c'est: "seaway pilots Inc."?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

R C'est ça.

Q Elle est propriétaire du bateau-pilote?

R C'est exact.

Q Maintenant, le contrat de trente-deux mille dollars ($32,000.00), vous dites qu'il a été fait avec Anchor Boat Line Limited?

R Eh bien, ce qui est arrivé, c'est qu'après avoir acheté - pour commençer, le bateau-pilote appartenait à un pilote. Il a vendu son bateau...

Q Est-ce que c'est avant ou après le contrat de $32,000.00?

R Avant. Il a vendu son bateau-pilote à la Corporation des Pilotes américains. Ensuite, la Corporation des Pilotes américains ont signé un contrat avec monsieur Fitzgerald qui avait le contrat de dispatching, dans le temps; donc, ils ont signé un contrat avec monsieur Fitzgerald, ils lui ont donné le bateau pour qu'il puisse donner le service aux navires.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Ce que vous appelez "la Corporation," c'est: "Seaway Pilots Inc.", ou l'Association des Pilotes?

R "Seaway Pilots Inc.".

Q Dans laquelle ne font pas partie tous les pilotes?

R C'est ça.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Je comprends. Le prix a été fixé à trente-deux mille dollars ($32,000.00). Maintenant, vous dites que votre port à vous autres, pilotes canadiens, aurait été fixée à vingt mille dollars ($20,000.)?

R Oui, parce qu'on est 32 pilotes dans le district, dont douze pilotes américains et vingt pilotes canadiens.

Q C'est comme ça que ç'a été fait. Et vous dites qu'on ne vous a pas consulté du tout avant de faire ça?

R Du tout.

Q Et l'entente qui est subséquente à tous ces pourparlers - ces négociations-là, l'entente qui a été signée à Ottawa entre votre Corporation et l'Association des Pilotes américains...

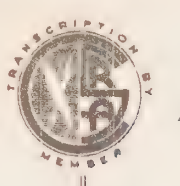
R La Corporation.

Q ... la Corporation des Pilotes américains?

R Seaway Pilots Inc., je crois que les deux parties sont là-dedans...

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent.

L'entente, Votre Seigneurie, est entre la Corporation des Pilotes du Haut St-Laurent et la St.Lawrence Seaway Pilots Association et Seaway Pilots Inc.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

LE PRESIDENT:
Q Et c'est daté...

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
C'est daté du...

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
Cinq (5) décembre mil neuf cent soixante-deux (1962), Votre Seigneurie.

LE PRESIDENT:
Vous allez le produire comme pièce 871.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Il s'agit d'une copie dactylographiée. J'ai l'original entre les mains, ici, et c'est mon seul original.

LE PRESIDENT:
Voici: Voulez-vous montrer l'original, et puis on pourra en faire certifier des copies.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
Peut-être que mon confrère pourrait certifier sa copie.

LE PRESIDENT:


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Oui, c'est très bien.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Maintenant, c'est d'après cette entente-là qu'il a été décidé de vous payer $10,750.00? C'est ça?

R C'est ça. Avant que l'entente soit signée, je crois qu'on a mentionné, à Ottawa, tout à l'heure; c'estun terrain neutre qui avait été choisi pour les deux groupes, pour venir à une entente sur ce bateau-pilote.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent.

Est-ce qu'iln'y avait pas une raison bien plus simple: Que votre avocat était là, et qu'il ne pouvait pas venir à Montréal?

R .....

Q Votre Seigneurie, hier, j'avais mentionné les discussions qui avaient eu lieu avec le ministère des Transports concernant la vérification des états financiers de l'opération américaine et du pouvoir de l'autorité de pilotage canadienne non seulement de vérifier, mais aussi d'être au moins consulté, qu'il y ait consultation au préalable.

Je constate que dans la pièce qui a été déposée hier sous la cote 850, une lettre de moi-même à monsieur Alan Cumyn, le troisième paragraphe sou-


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

lève ce point, et cette lettre est en réponse à une lettre de monsieur Alan Cumyn à moi-même au sujet d'une augmentation qui était, avait-on dit, envisagée dans les frais d'administration du côté américain, une lettre que j'avais écrite moi-même le sept (7) février mil neuf cent soixante-trois (1963), et le quinze (15) février, monsieur Cumyn m'a répondu.

J'ai ici copie de la lettre que je pourrais annexer à la pièce 850 qui est déjà déposée.

LE PRESIDENT:
Très bien. Alors, c'est une lettre de quelle date?

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
Lettre du quinze (15) février mil neuf cent soixante-trois (1963), Votre Seigneurie, de monsieur Cumyn à Me Marc Lalonde.

- ET LE DEPOSANT NE DIT PLUS RIEN -

Je, soussigné, sténographe officiel, étant dûment assermenté, certifie par les présentes que la déposition ci-dessus est la transcription exacte et fidèle de mes notes sténographiques.

G. OSCAR BOISJOLY, s.o.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

CANADA

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME.

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, Président

Monsieur ROBERT K. SMITH, commissaire,
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire,
Me GILBERT NADEAU, c.r., secrétaire.

Le treizième jour de décembre, l'an mil neuf cent soixante et trois, a comparu comme témoin:

LAURENT HAMELIN -

INTRROGE par Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Quel âge avez-vous, monsieur Hamelin?
R 61 ans, monsieur.
Q Et vous êtes pilote de la circonscription Montréal- Québec, section Montréal - Trois-Rivières?
R C'est ça.
Q Depuis combien de temps êtes-vous pilote?
R Depuis mil neuf cent trente-sept (1937), au printemps de mil neuf cent trente-sept (1937).
Q Lorsque vous êtes devenu pilote, en


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

mil neuf cent trente-sept (1937), est-ce que vous avez fait partie immédiatement de l'Association appelée: United Montreal Pilots?

R Oui monsieur.

Q Est-ce que vous êtes demeuré dans cette Association jusqu'à aujourd'hui?

R Oui monsieur. J'ai même contribué comme étant directeur de l'Association, dans le temps, au renouvellement du contrat.

Q Au renouvellement du contrat?

R Oui.

Q C'était à peu près quand, ça? Vous souvenez-vous?

R Bien, le contrat expire en mil neuf cent soixante et un (1968); ôtons cinq ans; il y aurait environ 20 ans.

Q Maintenant, le but de vous faire témoigner, monsieur Hamelin, c'est que nous sommes avisés que vous n'êtes pasmembre de la nouvelle Corporation qui a été formée par les pilotes?

R C'est vrai, je n'ai pas signé.

Q Et ce qui nous intéresse, c'est surtout les raisons pour lesquelles vous n'avez pas signé.

R Bien, les raisons pour lesquelles je n'ai pas signé, j'avais un contrat qui me donnait satisfaction, j'étais heureux avecle contrat que j'avais.

Q Ca, c'est l'acte de société?

R L'acte de United Montreal Pilots. On a déposé un projet qu'on a appelé: Projet numéro 1,


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



et puis après lecture du projet numéro 1, j'ai décidé qu'il y avait quelque chose qui n'était pas normal, parce que dans ce projet...

Q Un instant. Vous dites " on a soumis un projet numéro 1." Qui ça: a soumis?

R Dans une assemblée générale, la direction du temps dans une assemblée générale.

Q Alors, qu'est-ce que vous avez pensé de ce projet-là?

R J'ai pris le projet numéro 1, je l'ai lu et relu, et j'ai été trouver des avocats pour en avoir l'étude au complet, les avocats Lafleur et Gagnon.

Q Ici à Montréal?

R Ici à Montréal. On nous a sorti au bout de quelques semaines, on a sorti un feuillet explicatif sur le nouveau - sur le projet. On nous disait qu'iln'était pas de notre intérêt de signer ce projet, que c'était..... le bureau de direction avait trop de pouvoir, qu'ils avaient..... on nous conseillait, de toute façon, de ne pas signer, et j'ai ici la copie qu'on nous a remis, par l'avocat Lafleur et Gagnon en date du vingt (20) février mil neuf cent cinquante-neuf (1959), où on nous dit qu'il y a danger pour nous, et que le conseil d'administration a le pouvoir trop grand.

Q Voulez-vous montrer?

R S'il vous plaît.

Q Maintenant, lorsque vous parlez de cette consultation-là, il semble que vous ne référez pas


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

à vous-même uniquement; est-ce que vous étiez plusieurs?

R Nous étions..... c'est-à-dire deux à part moi: Morissette, Georges Belisle, le premier, Morissette, et ensuite moi avec eux autres, j'ai adhéré au mouvement après.

Q Votre Seigneurie, le document auquel le témoin réfère, c'est une opinion de Mes Lafleur et Gagnon sur ce qui semble un projet de Corporation.

Q Est-ce que vous voulez nous en faire part...

R Très bien, oui.

Q Je vais la produire sous la cote, Votre Seigneurie...

LE PRESIDENT:

872.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q ... 872, opinion de Mes Lafleur & Gagnon à monsieur Laurent Hamelin et autres, en date du vingt (20) février mil neuf cent cinquante-neuf (1959).

Q Monsieur Hamelin, nous en ferons une copie et nous vous retournerons votre document?

R Très bien. D'ailleurs, c'est une copie. Celle-là est une copie, non pas l'original de l'avocat, c'est une copie.

Q Oui, j'ai vu ça, monsieur Hamelin. Est-ce que vous voulez qu'on vous retourne cette copie-ci?

R Oui, j'aimerais.

Q Maintenant, voulez-vous nous expliquer brièvement les raisons pour lesquelles vous n'êtes pas devenu membre de la Corporation?

R Bien voici: Il y avait dans le temps un article 92 que je ne pouvais pas..... maintenant je veux vous faire remarquer que je parle pour moi, je ne parle pas pour les autres, je ne parle pas pour le groupe, je parle pour moi personnellement - il y avait un article 92 où on donnait trop de droits aux directeurs, que je n'ai pas voulu accepter.

Q Ca, c'était dans le projet numéro 1?

R C'était dans le projet numéro 1, toujours; et à la fin de l'année, on a mis cet article-là, on l'a abrogé pour l'année, quitte à voir ce qu'il y aurait lieu l'année suivante.

Alors, l'année suivante, on s'est présenté à l'assemblée à Trois-Rivières...

Q En quelle année, ça?

R En quelle année que notre affaire est fondée? En mil neuf cent cinquante-neuf (1959)? C'est-il en mil neuf cent cinquante-neuf (1959) ou en mil neuf cent soixante (1960)?

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Une minute, je vais vous donner ça tout de suite: Deux (2) février mil neuf cent cinquante-neuf (1959).



ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

LE TEMOIN:

R En mil neuf cent cinquante-neuf (1959). Alors, je vais dire que c'est au cours de l'hiver, à une assemblée générale à Trois-Rivières, nous étions convoqués à l'assemblée de la United Montreal Pilots, mais nous n'étions pas convoqués à la Corporation des Pilotes.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Oui.

R Et après consultation avec nos avocats, on a dit: Allez-y, votre argent a servi à tout ce qui a été fait au cours de l'année, vous avez parfaitement le droit d'y aller et d'y assister.

Alors, nous nous sommes rendus, en groupe. On était invité, si ma mémoire ne fait pas défaut, là, je ne peux pas dire l'heure exacte, mais assez tard dans l'après-midi, plutôt à une heure ou a lieu un ajournement d'assemblée plutôt qu'une convocation.

Alors, nous nous sommes rendus, on nous a invités de sortir...

Q Qui ça "on"?

R Le président du temps.

Q C'était monsieur qui, ça?

R Le même d'aujourd'hui.

Q Oui.

R On nous a dit de sortir.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



Alors, on a vu par là que ces gens-là ne voulaient pas "pantoute" - ils voulaient nous sortir. Je ne dis pas ce qui aurait passé après cette assemblée-là si je n'aurais pas signé; seulement, je voulais voir ce qui s'était passé avant de signer quelque chose d'aussi important, il faut y voir.

Q Vous dites qu'on vous a prié de sortir. Est-ce qu'on vous a dit pourquoi?

R Oui, parce que je n'avais pas signé la Corporation, que ce n'était pas notre assemblée et de sortir.

Alors, on a sorti, après explications, quelqu'explications qu'on a demandées, on a sorti et on est retourné à l'assemblée de United Montreal Pilots où là on nous a offert des renseignements, mais on aimait pas en donner parce que c'était toutes des choses qui avaient été vues et revues à la première assemblée.

Nous étions un groupe de neuf ou dix, et, prendre tout le temps d'une autre assemblée, alors, il y avait..... de l'animosité dans la salle.

Q Mais d'accord, il y avait de l'animosité dans la salle, mais le président de l'assemblée, ou les officiers de l'assemblée, est-ce qu'ils ont refusé de vous donner des informations?

R Non, pas l'assemblée de United Montreal Pilots, ils n'ont pas refusé, mais la balance des pilotes qui étaient là ont dit: On perd du temps,


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



on a vu ça hier, ça c'est assez.

Alors, on a parti, on s'est en allé chacun chez-nous, on a dit: On va y rester jusqu'à la fin de notre carrière.

D'abord, pour prendre des procédures, je me suis trouvé trop vieux.

Q Maintenant, lors de la formation de la Corporation, est-ce qu'il y a eu des assemblées de convoquées pour expliquer le but de la Corporation, son fonctionnement?

R Oui.

Q Est-ce que vous avez assisté à ces assemblées-là?

R Oui.

Q Vous avez reçu les avis de convocation de ces assemblées-là? Les assemblées préliminaires à la formation de la Corporation?

R Oui, oui.

Q Et est-ce que vous avez posé des questions, à ce moment-là?

R Oui.

Q Est-ce qu'on vous a répondu?

R Oui et non.

Q Voulez-vous expliquer, s'il vous plaît?

R On a..... c'est-à-dire, on a posé des questions, oui, j'ai posé des questions tant pour ma part - on a demandé en particulier de faire entrer


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

dans la salle l'avocat Gagnon qui nous avait donné nos explications, et on nous l'a refusé.

Q Est-ce qu'on vous a dit pourquoi?

R On a dit pourquoi, on a dit: "Non, pas d'autre".

Q Qui: on?

R La salle a dit ça, et dans ce temps-là, l'aviseur légal était Me Gérin Lajoie, et ce qui se disait par la bouche de l'autre venait de lui.

Q Ce qui se disait par la bouche de l'autre, qui est l'autre?

R Qui était le président du temps.

Q Le président du temps?

R Oui.

Q Et là, votre avocat n'a pas pu entrer?

R Non, il a resté dans l'anti-chambre.

Q Alors, qu'est-ce que vous avez fait à ce moment-là? Est-ce que vous avez posé vos questions vous-même?

R J'ai posé les questions que j'ai voulu. Alors, j'ai dit que je ne pouvais pas convenir à une signature d'un contrat, et je n'ai pas signé.

Q Maintenant, est-ce que la direction de United Montreal Pilots vous fait part du bilan de United Montreal Pilots, à chaque année?

R ..... oui.

Q Est-ce qu'on vous convoque à chaque année à une assemblée?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

R Ils ne me convoquent pas à l'assemblée de la Corporation, seulement qu'on me convoque à l'assemblée de United Montreal Pilots, et pour sauver du trouble, on y va pas personne, parce que c'est du trouble à leur causer, on est neuf ou dix, et c'est un brouhaha, on y va pas, on reste chacun chez-nous, on laisse filer et on paye tout simplement.

Q Avez-vous des commentaires à faire sur les dépenses qui sont faites par la Corporation et que vous êtes appelé à défrayer en partie, comme tous les autres pilotes?

R Je les trouve extravagantes.

Q De quelle façon?

R Un peu partout.

Q Est-ce que vous pourriez préciser un peu plus les reproches?

R Je ne peux pas entrer dans les détails parce que je ne connais absolument rien en ce qui concerne la Corporation, on ne sait rien, et je ne sais rien, mais je sais que sur le montant qui est pris au bout de l'année, il est assez volumineux pour dire que c'est extravagant.

Q Maintenant, est-ce qu'on vous a approché, depuis mil neuf cent cinquante-neuf (1959), vous, pour que vous deveniez membre de la Corporation?

R Non, on ne m'en a pas parlé.

Q On ne vous en n'a pas parlé?

R Seulement les pilotes sont tous mes amis, et puis, on m'en a parlé comme ceci, mais pas pour


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

dire au sens du mot: On m'a approché.

Q C'est ce que je veux savoir. Est-ce qu'à chaque année, on vous dit: "Bien, entre donc dans la Corporation".

R Non.

LA COUR EST AJOURNEE POUR QUELQUES MINUTES.

TRANSQUESTIONNE par Me M. LALONDE, c.r., pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Monsieur Hamelin, sauriez-vous dire combien - si vous savez combien exactement de membres, de pilotes de votre circonscription ne sont pas membres de la Corporation à l'heure actuelle? On m'informe que le nombre serait: 8. Est-ce que c'est possible?

R C'est possible.

Q Est-ce que vos confrères, depuis mil neuf cent cinquante-neuf (1959), ont exercé - ont fait des menaces ou fait ce qu'on pourrait appeler de la discrimination à votre égard, du fait que vous ne soyez pas membre dans la Corporation?

R Non monsieur.

Q Je voudrais soulever un autre sujet: Est-ce que vous vous servez du bateau-pilote à Trois-Rivières?

R Oui monsieur.

Q Est-ce que vous êtes satisfait du service qui est fourni à Trois-Rivières?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

R Je ne suis pas satisfait. C'est à peu près l'endroit le plus dangereux pour moi, durant la saison de navigation, parce que ce n'est pas un bon bateau, à ce temps-ci de l'année, comme il n'y a pas de boussole ou de compact, si vous voulez, d'installé à bord, puis avant hier..... avant hier, on m'a débarqué dans une petite chaloupe d'été où on était huit à bord, huit pilotes, on était trois bateaux et un autre qui descendait, et nous étions huit à bord d'équipage, pour une chaloupe qui devait normalement porter quatre hommes ou à peu près - je ne connais pas les spécifications, mais à peu près.
Q Est-ce qu'il s'agissait quand même d'un des bateaux-pilote qui est en service régulièrement en été?
R Oui, c'est exact.
Q Vous ne savez pas quelle est la désignation de ce bateau-là?
R Non. Quand j'ai débarqué, j'ai dit: "Qu'est-ce que ça veut dire?" Il dit: L'autre bateau est brisé, alors on a pris celui-là. Dans la glace, réellement.....
Q Mais c'est un des bateaux-pilote qui sert durant l'été, quand même?
R Oui.
Q Est-ce que vous avez eu l'occasion de prendre connaissance des règlements actuels de la Corporation des Pilotes du St-Laurent Central?
R Oui monsieur.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Q Est-ce que vous avez reçu une copie de ces règlements?

R Oui monsieur.

Q Est-ce que vous avez reçu un livre comme celui que j'ai ici, et qui a été déposé devant cette Commission?

R Oui.

Q Vous avez reçu ça?

R Et l'article dont j'ai parlé figure au numéro 85 dans celui-là.

Q 85?

R Oui.

Q C'est ça. Est-ce que vous avez noté en particulier, à l'article 85, cependant, qu'aucun amendement ne peut être apporté au règlement par le conseil d'administration, concernant tout ce qui se rapporte aux élections et à l'assemblée générale annuelle des membres?

R Les élections, ça, ce n'est pas une chose intéressante, c'est la manoeuvre de la balance qui est intéressante. Les élections, ce n'est pas intéressant, mais il n'y a pas eu de changement dans la première partie où le bureau a le droit de faire ou de défaire ou annuler n'importe quel changement. C'est tout ça qui m'intéresse.

Les élections, c'est une combine ou ce sont toujours les mêmes qui se remplaçent les uns après les autres.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Q Et aux assemblées générales annuelles, est-ce que c'est une combine aussi?
R Un genre de combine, je dirais.
Q Voulez-vous répéter votre réponse pour les interprètes? Vous avez dit: "Un genre de combine, aussi"?
R Un genre de combine.
Q Avez-vous été président de la Société United Montreal Pilots?
R Non monsieur.
Q Avez-vous été un des officiers?
R Durant six ou sept termes, j'ai été dans le bureau de direction.
Q Est-ce que c'étaient des termes consécutifs? Des mandats consécutifs?
R Pas consécutifs, mais pas..... à trois occasions, un ou deux ans, sur une période de six ou sept ans.
Q Qui est-ce qui était votre président à l'époque?
R Monsieur Léonce Gendron pour un bout, Orance Arcand et Amable Perron.
Q Combien de temps monsieur Léonce Gendron est-il resté président de la société?
R Il a été longtemps, mais je ne pourrais pas dire le nombre d'années.
Q Est-ce qu'on peut dire qu'il avait été président plus que dix ans?
R Je crois que oui.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Q Et d'une manière consécutive?

R Je crois que oui.

Q Votre Seigneurie, on réfère à un projet de règlement général numéro 1; peut-être qu'il serait possible de retraçer ce projet. Il est sans doute semblable au règlement numéro 1 tel qu'il existe à l'heure actuelle, mais il y a peut-être des amendements qui ont été faits, comme j'ai souligné, l'article 85; mais je puis essayer, si ça intéresse la Commission, je peux essayer de le retraçer.

LE PRESIDENT:

Ce n'est pas nécessaire, actuellement, c'est surtout le paragraphe numéro 85 auquel le témoin réfère; mais à tout évènement, si nous croyons que nous en avons besoin, nous communiquerons avec vous éventuellement.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

La première rédaction du paragraphe numéro 85 semble reproduite à peu près in extenso dans l'opinion légale qui a été donnée parmessieurs Lafleur et Gagnon à l'époque.

LE PRESIDENT:

Qui est produite comme pièce 872?

LE TEMOIN:

R Oui.

TRANSQUESTIONNE par Me J. BRISSET, c.r., pour la Shipping Federation of Canada:

Q Monsieur Hamelin, vous avez produit comme exhibit 872 une lettre de vos avocats, Lafleur & Gagnon, du vingt (20) février mil neuf cent cinquante-neuf (1959), dans laquelle ils font une analyse des règlements proposés de la Corporation, et je voudrais attirer votre attention sur quelques remarques faites par vos avocats, et je cite:

"Il ne faut pas oublier que les honoraires gagnés par chaque pilote dans l'exercice de ses fonctions lui appartiennent en propre. C'est son gagne-pain. Il est donc extrêmement important que toute aliénation des fruits de son travail soit faite dans les conditions les plus strictes et les plus limitatives.

Les pilotes l'ont d'ailleurs bien compris, comme en font foi le contrat de société que vous nous avez soumis et les règlements de la société encore en vigueur.

Dans la convention, les fonctions, responsabilités et devoirs des membres élus au conseil d'administration sont définies d'une façon précise et certaine, et, comme il se doit, à l'article 14: - citation 'les directeurs en office sont constitués pro-


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

cureurs et fiduciaires des membres de la société,' - fin de la citation - ils répondent donc aux membres de leur administration, et les dépenses qu'ils peuvent faire à même les fonds de la société sont soigneusement définies et limitées. "

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
A preuve, Votre Seigneurie, pour compléter le témoignage de mon confrère, je cite les paragraphes 13, 14 et 15 de l'acte de société de United Montreal Pilots, et qu'on ne cite pas dans cette lettre:

"L'article 13: Les directeurs formeront un bureau qui règlera lui-même les questions concernant les réunions, sa convocation et sa procédure. Il sera chargé de faire exécuter les présentes conventions et les règlements de la société. Son quorum sera de 3. Il devra nommer parmi ses membres un président, un vice-président, un secrétaire-trésorier (il ne sera pas nécessaire que le secrétaire-trésorier soit membre de la société) ordonnera les dépenses, engagera les employés utiles, et fera ce qui est


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

nécessaire pour le bon fonctionnement de la société."

"<u>Article 14:</u> Les directeurs en office sont constitués les procureurs et fiduciaires des soussignés et de tous les membres de la société avec pouvoir et mandat spécial de perçevoir, reçevoir, se faire remettre, recouvrer, verser dans un fonds commun et administrer les sommes dues ou payées à chacun des membres pour pilotage, et ils pourront, par résolution, déléguer au secrétaire-trésorier le mandat de perçevoir les dites sommes. "

"<u>Article 15:</u> Les soussignés et tous les membres de la société déclarent renonçer, pour tout le temps qu'ils feront respectivement partie de la société, au droit qu'ils peuvent avoir de perçevoir personnellement les droits de pilotage; ils déclarent abandonner à la société toutes les sommes qui pourront leur être dues à ce titre; ils nomment les directeurs de la société, avec pouvoir de délégation au secrétaire-trésorier, leurs procureurs spéciaux pour reçe-


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

voir les dites sommes et en donner quittance, et s'engagent respectivement, chacun pour soi, à signer, consentir et délivrer aux directeurs ou au secrétaire-trésorier délégués, tout document, transport, procuration ou ordre qui leur sera demandé pour permettre ou faciliter la perception des dits droits par les directeurs ou le secrétaire-trésorier."
Fin de la citation. Merci.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Shipping Federation of Canada,

Q Je continue, monsieur Hamelin, lecture de la lettre.
R Oui monsieur.
Q "Dans le projet de la Corporation, l'inverse se produit. Les membres qui ont commencé par aliéner leurs droits aux fruits de leur travail, sont maintenant requis d'aliéner à un conseil d'administration tout puissant la gérance et la surveillance de leur avoir."
Q Monsieur Hamelin, vous nous avez dit tout à l'heure, à une question que vous posait le conseiller de la Commission, qu'aujourd'hui, vous payez et ça finit là?
R C'est ça.
Q Voulez-vous m'expliquer ce que vous avez à l'idée? Quelle est la différence en prati-


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

que, laissant de côté le côté règlements, quelle est la différence en pratique entre ce qui se passait avant la Corporation et depuis que la Corporation existe?

R Eh bien, Me Lalonde vient de vous en dire un mot; dans l'Association, nous divisions l'argent gagné, et les directeurs au nombre de cinq faisaient marcher l'affaire, comme on dit, et il n'y avait pas de trouble, et tout le monde reçevait une part égale des argents gagnés, après dépenses d'administration et fonds de pension.

Aujourd'hui, avec la Corporation, il nous est arrivé des classes de pilotes, des classes A, des classes C 1, C 2, C 3, et avec ça, on prend mon salaire pour payer des bonus, on ne divise plus l'argent gagné comme disait l'autre contrat; on ne divise plus l'argent gagné, on divise ce qui reste.

C'est la différence.

Q Et en regard des dépenses d'administration de vous-même et ceux de votre groupe, 9 ou 10, est-ce que vous avez quelque chose à dire?

R Bien, pour les autres, je ne sais pas, mais pour moi, je trouve qu'elles sont exagérées. Pour dire où sont-elles? Un peu partout.

J'ai dit tout à l'heure qu'on ne connaissait rien dans l'administration, je ne connais absolument rien. Je peux juger par le bilan annuel du montant qui a été mis de côté, le montant gagné du montant payé, du montant dépensé.



ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

Alors, ça fait une variation. C'est là où je peux le prendre; parce que les derniers bilans nous démontrent que ç'a coûté joliment cher.

Q Pouvez-vous nous donner un exemple, combien ç'a coûté, par année, pour administrer le fonds commun et les affaires de l'Association, comparer à ce que ça coûte maintenant?

R Bien, si je me rappelle, dans le temps que j'étais directeur, ça coûtait 1.9 ou 2%. Aujourd'hui, disons que ç'a augmenté, mais le pourcentage a plus que doublé.

Q Voulez-vous nous donner des chiffres précis?

R Non, je ne peux pas parce que je n'en ai pas.

Q Je voudrais vous citer un autre extrait de la lettre produite comme exhibit 872, dans laquelle on attire votre attention sur les dispositions de l'article 86 du projet d'alors, et on dit ceci:

"Au paragraphe A: Le conseil d'administration peut amender le règlement général, l'abroger, l'adopter de nouveau ou en adopter d'autres, et le faire mettre en vigueur immédiatement sans la sanction des membres en assemblée générale.

Aux paragraphes B et C: - on dit ceci - les membres peuvent dans certaines conditions soumettre pour la prochaine assemblée générale, annuelle ou spéciale tout projet de règlements ou de modifications


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

ou d'abrogation de règlements existant.

Mais dans les deux cas, le conseil d'administration peut soumettre à l'assemblée générale un projet modifié ou toute autre recommandation qu'il juge opportune, ce qui semble laisser entendre que l'assemblée générale devrait décider de la question sur le projet modifié, présenté par le conseil d'administration."

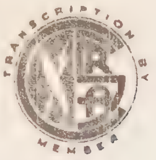
"Au paragraphe D - on dit ceci - les pouvoirs du conseil d'administration sont vraiment extraordinaires..."

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Et la question sur la citation antérieure?

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Shipping Federation of Canada:
Q "Au paragraphe D..."

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Est-ce qu'il y a une question sur la citation antérieure?

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Shipping Federation of Canada:
Non, je continue la citation.
"Au paragraphe D: les pouvoirs du


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

conseil d'administration sont vraiment extraordinaires. Ces dispositions rejoignent d'ailleurs l'article 50 du règlement qui traite des questions non à l'ordre du jour, lors d'une assemblée générale. D'après ces dispositions 'aucune décision de fond ne peut être prise sur une question qui n'a pas été mentionnée à l'avis de convocation et qui n'est pas soumise à l'assemblée par le conseil d'administration, sauf du consentement unanime des membres présents.' - fin de la citation - mais non seulement ce consentement universel est-il exigé mais même s'il est donné et même si, après ce consentement unanime, une décision claire et définie est prise par l'assemblée générale, ' le conseil d'administration n'est pas tenu par la suite de suivre la décision ainsi prise en assemblée générale si, après étude, il juge opportun d'agir différemment'."

Q Est-ce que c'est là, monsieur Hamelin, la disposition à laquelle vous vous objectiez principalement, que vous nous avez décrite comme étant l'article 92 maintenant, remplaçé par 85, je crois?

R C'est ça, c'est ça.

Alors, cette question-là, c'est plutôt dictature que le reste. C'est là que j'ai dit tout à l'heure que je n'avais pas signé dans le temps sur l'avis des avocats qui nous ont dit que ce n'était pas normal pour un groupe de changer un contrat comme on avait pour une Corporation basée comme celle-là.

Alors, on ne l'a pas signé - je


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

ne l'ai pas signé.

Q Monsieur Hamelin, vous nous avez parlé tout à l'heure des bilans ou état des recettes et déboursés de la Corporation et et de l'Association, puisque jusqu'à maintenant il semble une et la même personne. Je voudrais vous référer par exemple à l'état financier de l'exercice se terminant le trente et un (31) décembre mil neuf cent soixante-deux (1962), pièce numéro 785. Voulez-vous me dire si vous avez reçu, comme pilote n'appartenant pas à la Corporation mais à l'Association United Montreal Pilots, une copie de cet état financier pour l'année dernière?

R Oui, j'ai reçu cet état de compte.

Q Est-ce que le document que vous avez reçu était semblable à celui-là, si vous voulez le consulter au complet, ou s'il comportait d'autres feuillets ou d'autres états que celui-là?

R Bien là, vous savez, on m'a appelé hier soir pour venir ici, j'ai débarqué d'un navire hier, on m'a appelé hier soir à six heures pour venir ici, je n'ai pas eu le temps de feuilleter rien, mais je crois...... je croirais que c'est la même chose; notre secrétaire, monsieurEmond qui a fourni ces chiffres-là - ils doivent être authentiques, je le crois.

Q Est-ce qu'en plus de cet état que vous tenez entre vos mains, est-ce qu'on vous a remis un état de la division de la caisse commune entre tous les pilotes, donnant le montant versé à chaque pilote à même le fonds commun?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

R Je crois que oui.

Q Est-ce que cet état faisait partie du même document que vous avez en main?

R .....

Q Est-ce que ça vous a été remis en même temps?

R C'a été remis en même temps..... en même temps..... il y a le salaire, le montant d'argent que chaque pilote a retiré au cours de l'année, soit classe A, B ou C; le montant d'argent gagné ne figure pas, mais le montant d'argent payé que j'ai reçu figure dans le bilan, le rapport qu'ils nous envoient à chaque année.

Q En d'autres termes, en même temps que l'on vous remet un bilan semblable à l'exhibit 785, on vous remet un autre état qui indique le montant versé à chaque pilote à même le fonds commun, mais qui n'indiquera pas le montant gagné par chaque pilote comme droit de pilotage pour le travail qu'il a fait?

R Autrefois, dans le temps de l'Association, ça figurait, le montant gagné figurait, mais il ne figure plus, depuis quelques années, le montant gagné ne figure pas.

Q En d'autres termes, depuis que la Corporation a pris charge de l'administration de la caisse commune, on ne démontre plus, ou on ne renseigne pas le pilote en regard des recettes qu'il a gagnées lui-même, personnellement par son travail?

R Je crois que ç'a commencé une année


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

ou deux années avant la venue de la Corporation; je ne sais pas, peut-être, mais seulement..... on ne sait jamais l'état des dépenses, on ne le sait pas, quand on reçoit notre chèque, on a le montant d'argent et un "slip" et on dit: Balance collectable, tel montant. Ca finit là.

Il n'est pas question..... les dépenses du mois ont été tant, il a été donné tant. On n'a pas ça, on n'a pas ça.

Q Monsieur Hamelin, est-ce qu'on vous a fait parvenir une copie du mémoire qui allait être présentée par la Fédération des Pilotes du St-Laurent à cette Commission Royale?

R Oui monsieur.

Q Est-ce que vous avez eu l'occasion de le lire, l'étudier?

R Pas entièrement.

Q A quel moment vous a-t-on fait parvenir ce mémoire?

R Ah, au cours de l'été; là, je ne pourrais pas donner de date - au cours de l'été.

Q Mil neuf cent soixante-trois (1963)?

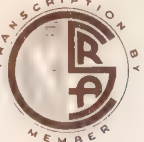
R Mil neuf cent soixante-trois (1963).

Q Est-ce que vous avez écrit ou communiqué d'une façon ou d'une autre avec les directeurs ou administrateurs de votre Corporation...

R Non monsieur.

Q ... pour donner vos commentaires?

R Non monsieur, je ne m'occupe de rien,


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

depuis qu'ils nous ont mis dehors à l'assemblée de Trois-Rivières, j'ai dit: Il est clair qu'ils ne veulent pas de nous autres. Alors, reste tranquille chez-vous, occupe-toi de rien. C'est ce que je fais: Je ne m'occupe de rien.

Q Etes-vous tout de même au courant des recommandations générales faites par la Fédération?

R Oui, oui, je reçois les bulletins de la Fédération; on m'envoie les bulletins de la Fédération à chaque mois, oui, à peu près à chaque mois.

Q Etes-vous au courant de cette recommandation générale à l'effet que les pilotes dans votre circonscription prendraient charge entière de l'administration du service de pilotage, sujet évidemment aux directives du ministre des Transports?

R Je suis au courant de ce projet-là pour en avoir entendu parler à l'hôtel ou en embarcation des pilotes; pas autrement.

Q Avez-vous vous-même une opinion à cet égard?

R .....

Q Croyez-vous que les pilotes devraient prendre charge entière de l'administration du service de pilotage, par l'entremise de la Corporation?

R Je ne crois pas, parce que les pilotes ne sont pas des hommes d'affaires, je ne crois pas.

Q Quand vous dites que les pilotes ne sont pas des hommes d'affaires, qu'est-ce que vous vou-


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

lez nous laisser entendre?

R Au sens de faire marcher une affaire, la faire progresser; dans ce sens-là.

Q En d'autres termes, ce qui vous intéresse avant tout, et probablement uniquement, c'est de faire du pilotage?

R Le pilotage. Et puis, maintenant, on fait une moyenne d'un bateau par jour, ou six par semaine; vous n'avez pas le temps de vous occuper d'autres choses.

Q Dans quelle circonscription ou quelle partie de la circonscription pilotez-vous?

R Montréal - Trois-Rivières.

Q En ce qui concerne vos relations personnelles avec la Corporation de votre district ou votre circonscription, y a-t-il des incidents que vous aimeriez à relater devant cette Commission?

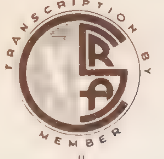
R Non, je n'en parle jamais, j'y va jamais; je ne rencontre personne de la direction, ou à peu près jamais. Il n'en est jamais question.

Q Vous rappelez-vous l'arrêt de travail qui s'est produit au mois d'avril mil neuf cent soixante-deux (1962)?

R Oui monsieur.

Q Connaissez-vous les raisons qui ont amené cet arrêt de travail, en regard de votre circonscription elle-même, de Montréal - Québec?

R Je sais qu'il était question d'argent, question d'une augmentation ou quelque chose, seulement


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

que moi, je n'ai pas entendu parler de rien, je ne suis pas allé aux assemblées en aucun temps, et puis je ne suis pas au courant de rien; je ne me suis pas occupé de ça du tout, j'ai resté chez-moi etj'ai attendu les évènements.

Q Pour quelle raison êtes-vous resté chez-vous au lieu de continuer à piloter, vous-même, vu le fait que vous n'apparteniez pas à la Corporation et que vous n'étiez pas lié, évidemment, par les décisions de la Corporation en tant que Corporation?

R Oui mais je n'ai pas été appelé à faire du pilotagedurant cet intervalle-là;

Je n'avais pas l'intention non plus d'aller faire du pilotage durant cette crise-là. Je me trouvais encore trop jeune pour mourir.

Q Qu'est-ce que vous voulez dire: Vous n'aviez pas l'intention, vous vous trouviez encore trop jeune. Qu'est-ce qui vous effrayait?

R Je dis par là que je ne voulais pas m'exposer.

Q A quoi?

R A ce qui peut arriver, à ce qui arrive dans ces cas-là.

Q Qu'est-ce qui arrive dans ces cas-là et que vous craigniez?

R Bien, aller se ramasser à l'hôpital, par exemple.

Et ensuite, dans l'avenir, avec des


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

gens qu'on est continuellement avec eux, ça demande considération. Il y a ça aussi. Il n'y a pas rien que ce qui peut arriver sur le coup; il y a l'avenir, aussi.

Aujourd'hui, je suis en dehors de la Corporation, ça ne me fait absolument rien, je les côtoie tous les jours, ils sont tous de mes amis, et il n'est jamais question de Corporation, et alors, ça va bien.

Et pour aller naviguer, quand les types de la Corporation avaient dit: "non", je n'étais pas pour m'exposer; il y a le danger qu'il y a d'embarquer sur un navire ou de débarquer à l'autre bout. Ensuite, l'animosité qui aurait resté le reste de ma carrière, pour quelques années, j'ai décidé que ça ne valait pas la peine.

Q Maintenant, vous dites que vous n'avez pas été appelé; vous voulez dire: appeler par le dispatcher?

R C'est ça que je veux dire.

Q Normalement, quand il y a des pilotes qui ne sont pas disponibles, le dispatcher, je comprends, appellera le suivant et ainsi de suite?

R Ca doit; je ne sais pas.

Q A tout évènement, vous n'avez reçu aucun appel de la part des dispatchers en devoir...

R C'est ça.

Q ... durant la période de la grève?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

R C'est ça.

Q Savez-vous si les quelques neuf autres pilotes de votre circonscription qui n'appartiennent pas à la Corporation ont, eux, reçu des appels de la part des dispatchers??

R Je ne pourrais pas dire.

Q Vous ne savez pas?

R Je ne sais pas.

Q Maintenant, vous dites que vous êtes resté chez-vous pendant la période de l'arrêt de travail. Avez-vous tout de même suivi ce qui se passait, d'une façon ou d'une autre?

R Certainement.

Q De quelle façon?

R Bien, à la radio et pas plus, pas plus; à la radio et pas plus.

Q Avez-vous reçu des circulaires à ce moment-là...

R Oui.

Q ... de la Corporation?

R Oui.

Q Maintenant, pour en venir à l'opinion que vous aviez reçue en février mil neuf cent cinquante-neuf (1959) de Me Lafleur & Gagnon, voulez-vous nous dire s'il y a quelque chose qui a été fait par vous ou par votre groupe, après réception de cette opinion, en regard de la Corporation, à ce moment-là?

R .....

Q Vous avez dit tout à l'heure, si je

puis vous rafraîchir la mémoire, quelque chose comme: Que vous étiez trop vieux pour poursuivre...

R C'est-à-dire qu'après, on a demandé pour avoir Me Lafleur à notre assemblée générale qui avait lieu à Montréal cette année-là, lors de la signature de l'acte de la Corporation. Ca, ce sont les actes qu'on a faits, on a demandé l'avocat Gagnon.

Il s'est rendu, et puis il n'a pas eu l'assentiment de la salle, les directeurs n'ont pas voulu l'admettre pour donner l'explication de ce qui était la Corporation. C'est ce qu'on voulait: Eclairer les gens, et ils n'ont pas voulu.

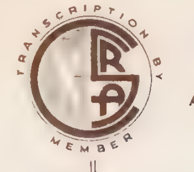
Seulement que je peux dire qu'aujourd'-hui il y a plus de mécontents que de contents. Je peux dire ça, aujourd'hui.

Q Quand vous dites "il y a plus de mécontents que de contents", voulez-vous dire: parmi les pilotes en exercice?

R Parmi les pilotes que je côtoie à tous les jours.

Q Après avoir consulté Lafleur et Gagnon et vous être vu refuser permission d'avoir votre avocat avec vous à l'assemblée, avez-vous fait quelque chose autre?

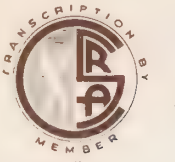
R Oui, on a resté pour la fin de l'assemblée, et on a dit: "Maintenant, il n'y a pas aucun moyen de prendre - on s'en va." Moi, je me suis en allé.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Q Mais plus tard, après cette assemblée, avez-vous consulté de nouveau vos avocats?
R Oui.
Q Est-ce qu'il y a une décision qui a été prise relativement à ce que vous alliez faire dans l'avenir?
R Non. C'est-à-dire qu'on avait décidé de faire quelque chose, mais seulement qu'on ne l'a pas fait parce que si on est dix, il faut être dix pour payer, et puis on n'est pas pour prendre quelque chose, fait un travail pour le payer tout seul.

Alors, ça n'a pas marché dans le règlement, puis moi, j'ai dit: "Moi, j'abandonne, j'ai encore cinq ou six ans et c'est tout; ça va finir là."
Q En d'autres termes, vous ne vous sentiez pas de taille pour affronter directement la Corporation...
R Pas en finance.
Q ... sur le plan financier?
R Pas sur le plan financier.

RE-INTERROGE par Me M. JACQUES,
pour la Commission:
Q Vous avez dit tout à l'heure que maintenant vous rencontriez plus de mécontents que de contents?
R Oui, mais je veux vous dire, je veux ajouter que je ne fais pas une enquête là-dessus;


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

ce que j'entends dans les "lobby" d'hôtels, les gars qui sont mécontents, je les entends. C'est là que je déduis qu'il y a un lot de mécontents, et si c'était à refaire, comme dit la chanson, ça ne se referait pas. C'est mon opinion personnelle.

Q Maintenant, quels reproches fait-on?

R .....

Q Qu'est-ce que ces mécontents-là disent? Quelle est la raison de leur mécontentement suivant ce que vous avez pu en juger ou constater?

R Ca, c'est très difficile à dire; très difficile à répondre à cette question.

Q Est-ce qu'on dit que les affaires sont mal administrées? Qu'ils dépensent trop d'argent?

R On dit ça, on dit ça.

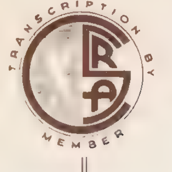
Ensuite, on aura adopté une classe C, une classe A, et quand tu viens pour partir avec un navire, t'es appelé sur un appel, mais t'as sept ou huit types qui sont en avant de toi, t'es obligé de partir avant eux autres, parce qu'eux autres ne sont pas classés pour le bateau, pour une catégorie de navires, et tu dois partir, et c'est de même réellement tous les jours.

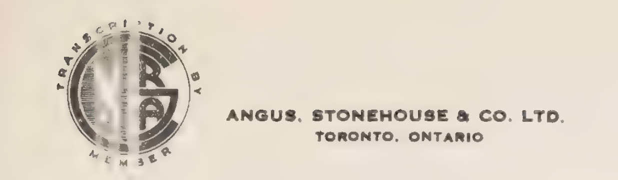
Les classes de pilotage, je crois qu'ils ont mis plus d'animosité parmi les pilotes que tout le reste.

Q Quelle classe êtes-vous?

R B.

Q Vous êtes classe B?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



R Oui. Quand on a fait la classe A, on m'a laissé de côté, et l'année suivante on m'a demandé. J'ai répondu que je n'étais pas meilleur cette année que l'an dernier, de me laisser où j'étais.

Q Vous auriez fait plus d'argent?

R Je ne suis pas intéressé. C'était contre mes principes, la question de prendre mon argent pour payer un bonus, aujourd'hui, la classe A, le $25.00 par navire qu'on pilote; alors, je n'étais pas intéressé à prendre de l'argent de mes confrères pour me payer un bonus de $25.00 en surplus.

C'est tous des gens qui détiennent la même licence que moi, et qui n'ont pas plus d'expérience dans le temps de la sélection. Alors, si je n'étais pas bon au printemps, je n'étais pas meilleur l'année suivante.

Q Maintenant, avant la formation de classes de pilotes, est-ce que vous étiez pilote spécial?

R Oui monsieur.

Q Pilote de ligne?

R Oui monsieur.

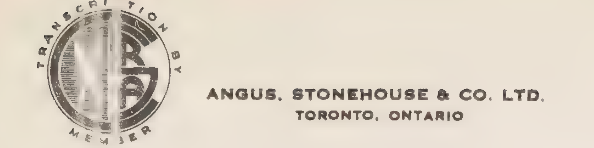
Q Pour quelle ligne?

R Pour "Kerr Steamship Company"; on pilotait les Norwegian American Lines aussi, et les Thor Steamships, et les tankers de Petrofina.

Q Et combien de temps avez-vous été pilote spécial?

R Je dirais: 7 ou 8 ans, à peu près; là, je ne peux pas préciser.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



Q Maintenant, vous avez dit tout à l'heure que vous vous plaigniez de ne pas savoir ce que vous gagnez; en fait, non pas ce que vous recevez de la Corporation, mais ce que votre ouvrage rapporte. Est-ce que j'ai bien compris?
R Oui, c'est ça.
Q J'ai des chiffres ici qui sont fondés sur le document se rapportant à la pièce 864, pour l'année mil neuf cent soixante-deux (1962).
R Oui, mais..... pour tout le monde? Par pilote?
Q Pardon?
R Par pilote?
Q Par pilote?
R Bien, on n'a pas ça.
Q En mil neuf cent soixante-deux (1962), votre travail a rapporté la somme de $14,097.72.
R Oui, c'est possible.
Q Et en mil neuf cent soixante-deux (1962), vous auriez reçu combien de la Corporation?
R .....
Q Vous souvenez-vous?
R Non, je ne peux pas dire exact, mais je crois que c'est dans les onze mille quelques cents dollars, mais je ne peux pas donner de chiffres, je ne peux pas donner de chiffres.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Shipping Federation of Canada

Q Monsieur Hamelin, j'ai oublié de vous

demander tout à l'heure si lors de cette assemblée au cours de laquelle on vous a refusé d'avoir votre avocat de vous accompagner, si monsieur Gérin Lajoie était présent?

R Oui monsieur, oui monsieur.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Je voudrais que vous apportiez une précision: Vous avez dit tout à l'heure, ou vous avez laissé entendre du moins que vous étiez contre les classes A de pilotes?

R A et C et B.

Q Contre tout le système?

R Contre tout le système de classes.

Q Vous n'êtes pas en faveur d'un système où un jeune pilote serait limité à des navires de faible tirant d'eau ou de faible tonnage?

R Pas de la façon que ça marche actuellement.

Je ne serais pas opposé à une classe C, par exemple, en autant qu'il y ait une classe C et limiter son tonnage, mais pas de la façon que ça va actuellement.

Q Qu'est-ce que vous reprochez à la classe?

R Il y a C1, C-2, C-3; il y a trois qualités.

Q Oui.

R Et puis qu'on ait une liste spéciale

de ces types-là qu'on mette à côté, et quand un petit bateau est ordonné, qu'on prenne ces types-là sur la liste, au lieu d'en prendre sur l'autre liste.

Quand on est chez-nous, on appelle le bureau: Combien est-ce que je suis en tour? - t'es douzième en tour. - tu pars pour une demi-heure, et le bureau t'a appelé.

C'est ce qui arrive aujourd'hui, parce que les C sont sur la même liste.

Qu'on fasse une liste pour les C, qu'on fasse la liste comme c'était autrefois. Alors, si t'es cinquième en tour, t'es cinquième en tour, et ça finit là.

Q Vous voudriez que la liste de tour de rôle soit à la fois pour la classe de navires et pour la classe de pilotes?

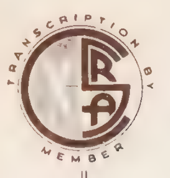
R Une liste de C, et les bateaux de la ligne, de la catégorie C, qu'on prenne les pilotes de la classe C jusqu'à épuisement.

Q Est-ce que vous êtes en mesure de dire le nombre d'années que vous jugeriez acceptables pour l'entraînement d'un jeunepilote de classe C?

R .....

Q Pensez-vous qu'il devrait être sur la liste de classe C pendant un an, deux ans, trois ans, cinq ans?

R C'est une question très difficile;


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



c'est basé sur la personnalité du gars. Il y a un gars qui peut naviguer dix ans et il ne l'aura pas compris encore parfaitement bien; et un autre aura compris au bout de quelques années.

Q Selon vous, c'est: individuel?

R C'est individuel, c'est une chose individuelle, ça, à mon point de vue.

Q Quel certificat détenez-vous?

R Maître côtier.

Q Combien de temps êtes-vous allé en mer avant de devenir pilote?

R Ah, j'ai été deux ans troisième officier sur les bâtiments du Canadien National, dans le temps; j'ai navigué dix à douze ans avant d'entrer pilote, et j'ai fait un apprentissage de huit ans entre Québec et Montréal, dans le temps.

Q A quel endroit avez-vous navigué avant de devenir pilote?

R J'ai navigué sur les Grands-Lacs et sur l'océan.

Q Avez-vous navigué sur des navires de lacs?

R Oui.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Lors de l'arrêt de travail de mil neuf cent soixante-deux (1962), est-ce que vous avez reçu quelques menaces, directement ou indirectement de vos confrères?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

R Non monsieur.

Q Vous n'avez pas reçu d'appels téléphoniques?

R Oui, j'ai reçu des appels téléphoniques, mais je ne peux pas dire qui les faisait, ces appels.

Q Est-ce que c'étaient des appels de menaces?

R Sans être de menaces, je ne savais pas qui est-ce qui les faisait; c'était des voix que je ne connaissais pas, mais tout de même, ce n'était pas des menaces de mort.

De toute façon, ça ne m'énervait pas du tout.

Q Bon. Lorsque la Société était pleinement opérante, est-ce qu'il y avait des rapports mensuels qui étaient envoyés sur les dépenses encourues par la Société?

R .....

Q Est-ce que c'était fait mensuellement ou annuellement?

R Il n'y en avait pas mensuellement; il y en avait annuellement. Seulement, je peux ajouter quelque chose: Dans mon district de pilotage, on l'envoie à chaque mois, dans mon district.

Q Maintenant, vous avez mentionné que les pilotes, autrefois, dans le temps de la Société, partageaient également, je pense?

R Oui.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Q Maintenant, vous étiez pilote spécial, vous-même. Est-ce que les pilotes spéciaux reçevaient la même chose que les pilotes du tour de rôle général?

R Alors, dites-moi si le pilote spécial du temps reçevait la même chose que l'autre pilote, le même montant exactement, s'il aurait donné les mêmes jours de travail?

Seulement, aujourd'hui..... dans ce temps-là, je crois, il y avait un bonus de donné par la Shipping Federation, la compagnie qui employait ces pilotes-là; ça n'avait pas d'affaire avec d'autres.

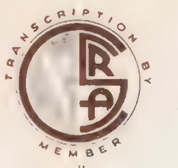
Mais l'argent était distribué à cent pour cent dans la cent, et le bonus était à part.

Je comprends que celui qui n'avait pas - qui n'agissait pas comme pilote spécial dans le temps n'avait pas le huit dollars ($8.00), dix dollars (10.00) ou quinze dollars ($15.00) qui était donné par la Shipping Federation. Ca, je comprends ça. Mais ce n'est pas la même chose aujourd'hui; aujourd'hui, ça vient du fonds commun.

Q Maintenant, la première année, lorsqu'on a établi le système de classe, si on vous avait demandé au printemps, d'entrer dans la classe A , si on vous avait dit que vous étiez dans la classe A, est-ce que vous auriez accepté?

R Il est tout probable.

Q Tout probable que vous auriez


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

accepté ?

R Tout probable; je ne peux pas dire ni oui ni non, mais j'aurais étudié l'affaire; j'aurais décidé dans le temps.

Q En somme, vous auriez pu faire peut-être un accommodement avec vos principes, à ce moment-là?

R Peut-être que oui, peut-être que non, parce que j'ai refusé l'année suivante, par rapport que l'argent venait de ma poche; je me payais un bonus moi-même, autrement dit, je me payais un bonus moi-même; alors, je n'avais pas besoin de m'en payer un.

Q Maintenant, chaque année, n'est-il pas vrai que vous recevez aussi un rapport du président de la Corporation et de la Société United Montreal Pilots en même temps que le président?

R Oui, c'est vrai.

Q Vous reçevez ça?

R Oui.

Q Avez-vous eu l'occasion d'en prendre connaissance à l'occasion?

R Ah, certainement.

Q Vous avez déclaré, je pense, tout à l'heure, que les frais d'administration qui étaient de 1.9 à deux pour cent autrefois auraient doublé?

R Oui.

Q Quant est-ce que vous avez fait des calculs là-dessus? Récemment?

R Non, jene peux pas vous donner de


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

chiffres, comme je vous ai dit.

Q Parce que je constate que dans le rapport pour l'année expirée en mil neuf cent soixante-deux (1962), monsieur Adélard Tremblay, qui était président à l'époque, a fait des calculs; il donne un certain nombre de chiffres, il rapporte que les frais généraux de votre Corporation sont maintenus à peu près dans la même proportion, l'année dernière, dans les deux pour cent ou 2.7 pour cent. Alors, ça représenterait une certaine augmentation par rapport aux chiffres que vous avez donnés de 1.9 ou 2 pour cent, mais c'est peut-être exagéré de dire que ç'a doublé?

R Non, je ne dis pas - ç'a doublé, le montant gagné a doublé, le montant brut a doublé; alors, j'ai calculé que la balance avait doublé.

Q Mais vous ne calculez pas le pourcentage sur la même base?

R Ce n'était pas le même.

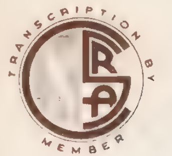
Q C'est-à-dire, vous gardez la même base?

R Il n'est pas le même.

Q Bien. On n'embarquera pas - je ne suis pas comptable et vous non plus, je pense bien?

R Moi non plus.

Q Etiez-vous présent à une assemblée de United Montreal Pilots dans laquelle monsieur Georges Belisle, qui n'est pas membre de la Corporation, n'est-ce pas, il est membre de la Société United Montreal


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Pilots seulement - dans laquelle monsieur Georges Belisle avait proposé que la direction de la Société - le conseil d'administration de la Société ne soit pas lié par des décisions prises à l'assemblée générale sans avis, en allèguant, en justifiant ceci par le fait que les pilotes pouvaient être appelés à prendre des décisions rapidement sur les questions sur lesquelles ils n'avaient pas eu le temps de réfléchir antérieurement.

R D'abord, je n'ai jamais été président.

Q J'ai demandé si vous étiez présent?

R Si j'étais présent?

Q A l'assemblée à laquelle monsieur Georges Belisle a soulevé ça? Vous souvenez-vous que monsieur Georges Belisle a soulevé ce sujet-là?

R .....

Q Disant que les pilotes étaient pris à prendre une décision, quelqu'un se levait dans la salle et disait: Je propose ceci, et c'était adopté sans que les gens aient le temps de réfléchir trop trop, et que le conseil d'administration pourrait être pris avec ça par la suite?

R Je ne me souviens pas de ça; ça doit faire des années de ça, si c'est arrivé, je ne me rappelle pas de ça.

Q Ca fait longtemps que vous êtes pilote et que vous fréquentez tous les pilotes; généralement, ceux qui parlent le plus, monsieur Hamelin,


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

est-ce que c'est des gens qui sont contents ou des gens qui sont moins contents, disons?

R Il y a deux catégories: Il y a celui qui a peur de parler, et il y a celui qui parle.

Q Et puis, généralement, les gens qui sont satisfaits de leur sort, est-ce que c'est ceux-là qui parlent le plus, à votre connaissance, parmi les pilotes?

R Non, non, non.

Q Maintenant, vous avez mentionné qu'il y avait - mon confrère monsieur Jacques a mentionné - maître Jacques, je m'excuse - a mentionné que vous aviez gagné un revenu brut de $14,097.72 pour mil neuf cent soixante-deux (1962), et vous savez que l'autorité de pilotage prend 10% là-dessus pour le fonds depension?

R C'est ça, oui.

Q Ce qui vous ramène - j'ai fait un calcul rapide - aux environs de $12,650.00, à peu près, comme revenu, disons, versé parl'autorité de pilotage à la Corporation?

R .....

Q Et d'après les calculs de la Corporation ou les chiffres qui sont fournis par le secrétaire-trésorier pour mil neuf cent soixante-deux (1962), vous auriez reçu le montant de $12,349.80?

R C'est possible, je ne peux pas vous dire, c'est possible.

Maintenant, vous êtes dans les


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

dépenses, là, et vous me dites le montant que j'ai gagné: $14,000.00?

Q Le montant que Me Jacques a cité est: $14,097.00, le montant que vous auriez gagné en droit de pilotage.

R $14,000.00, on ôte dix pour cent pour le fonds de pension.

Q C'est ça, ce qui laisse à peu près $12,000.00...

R La différence, grosso modo, la différence établie entre le montant reçu, et on ôte les dépenses d'administration.

Q C'est ça. De $12,350.00 à $12,650.00, ce qui fait à peu près trois cents dollars, en chiffres ronds?

R Je crois que ça ne marche pas.

Q Vous trouvez que ce n'est pas assez?

R Non, ça ne marche pas, ça.

Q Alors, on se chargera d'en faire la preuve. Si..... par ailleurs, est-ce que vous gardez avec vous une copie de vos cartes de pilotage?

R Non, non.

Q Vous n'avez pas ça?

R Non, mais par exemple, ce que j'ai fait, j'ai copié dans un cahier à part, et j'ai compté combien j'ai gagné dans un mois, deux mois, trois mois, et j'en ai déduit que j'ai gagné tant d'argent dans tel mois, j'ai retiré tant, donc j'ai payé tant pour cent, dix pour cent. Alors, c'est ça; je l'ai fait


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

pour trois mois.

Q En pratique, à ce moment-là, donc, il est toujours possible à chaque pilote qui le font...

R Oui.

Q ... de calculer ce qu'il gagne en droit de pilotage?

R Oui. Je l'ai fait pour une période de trois mois.

Q Est-ce que c'est une opération difficile à faire?

R C'est assez difficile; il faut savoir compter.

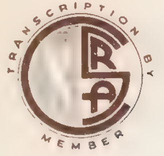
Q Pourvu qu'on sache compter, on peut se débrouiller?

R Par rapport que la question est celle-ci: Un bateau est de tant de tonnage, il paye tant, il a tant de tirant d'eau, il paye tant; il faut être capable d'avoir une table pour convertir ça en frais de pilotage.

Je l'ai fait trois mois, je me suis "tanné", je l'ai laissé de côté, mais je l'ai à la maison. Je l'ai fait pour trois mois.

LE PRESIDENT:

Q Monsieur Hamelin, vous avez demandé des renseignements, vous avez voulu assister à une assemblée de la Corporation, et on vous a dit que vous n'aviez pas d'affaire à l'assemblée de la Corporation parce que vous n'étiez pasmembre. Mais après ça, on vous


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

a donné l'opportunité d'assister à l'assemblée de l'Association, et là vous auriez pu, en principe, poser toutes les questions que vous vouliez. Vous nous avez dit aussi que vous ne l'avez pas fait parce que vous vous êtes aperçu que l'assemblée, l'atmosphère de l'assemblée était défavorable, et que c'était mal vu par les autres pilotes, et à ce moment-là, vous m'avez plus demandé de renseignements à personne. Maintenant, est-ce que vous pensez que s'il y avait quelques renseignements dont vous auriez besoin, que ça vous serait refusé, sur l'administration, sur les dépenses, sur les pièces justificatives? Que ça vous serait caché?

R ..... le règlement de la Corporation, tel qu'il est aujourd'hui, le secrétaire ne doit pas dire rien à personne. Il faudrait écrire au secrétaire et lui va le soumettre aux directeurs, et les directeurs jugeront à propos de le dire ou de ne pas le dire.

C'est le règlement de la Corporation qui est comme ça, si je ne me trompe pas, Me Lalonde?

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Laissez-moi le temps de le vérifier.

LE PRESIDENT:

Q A tout évènement, peu importe. Vous recevez, à la fin de l'année, tout de même, un rapport de l'auditeur, qui est vérifié par des compta-


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

bles agréés?

R Oui.

Q S'il y a quelque chose que vous voulez savoir, vous pouvez tout de même assister à l'assemblée de l'Association, et là vous pourriez demander des renseignements, n'est-ce pas?

R Oui, mais figurez-vous qu'après une assemblée, une délibération de deux jours de l'autre Corporation, que l'atmosphère n'est pas à renouveler tous les cas antérieurs, tout ce qui s'est passé dans l'autre assemblée.

Je crois qu'il y aurait eu beaucoup de changement si l'assemblée de la Corporation des Pilotes et de l'Association des Pilotes avaient été faites ensemble. Je crois que si ça marchait comme ça, qu'il y aurait eu un gros changement dans toutel'histoire.

Q Ce que je veux savoir surtout, c'est: Si vous avez l'impression que s'il y a des abus, que ces abus-là, vous ne pourrez pas du moins les connaître?

R C'estune grave question.

Q Parce que évidemment, il y a des auditeurs qui font la vérification; deuxièmement, ces documents-là sont envoyés aussi à l'autorité de pilotage, et après ça, s'il y a des abus, ces abus-là préjudicient autant aux autres membres, qu'ils soient dissidents ou qu'ils fassent partie de la Corporation, eux aussi vont être obligés de payer. Alors, est-ce que vous pensez que des abus du bureau de direction peuvent passer inaperçus?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

R Je ne peux pas répondre, je ne peux pas dire.

Q A tout évènement, votre point principal, c'est que vous êtes d'opinion que le bureau de direction a trop de pouvoir?

R C'est ça.

Q Alors, je base le corollaire à ça, à savoir s'il abuse de son pouvoir, si ça peut passer inaperçu.

R ..... moi, je dirais plutôt qu'il peut y avoir des abus, mais aujourd'hui, on a une classe de gens bien.

Maintenant, demain, les gens qu'on aura dans le pilotage pourront prendre les mêmes règlements et en abuser.

Q C'est ce que je demande: C'est qu'en théorie, il ne fait pas regarder les hommes qui sont là.

R Aujourd'hui, j'ai pleine confiance dans les directeurs d'ajourd'hui, mais ceux de demain, quels seront-ils?

Q C'est pour ça, c'est la question théorique que je vous demande: Il faut faire abstraction des hommes et regarder les règlements dont d'autres peuvent se servir?

R C'est ça.

Q Est-ce que vous pensez que des gens qui voudraient - premièrement, vous pensez qu'ils peuvent abuser, mais est-ce que ces abus pourraient


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

passer inaperçus?

R Oui, je le crois.

Q Est-ce que vous pourriez un peu dire pourquoi vous le pensez?

R Il y a toutes sortes de moyens..... il y a toutes sortes de moyens que je ne peux pas dire; je ne peux pas donner le moyen, mais je sais qu'il existe des moyens - il existe des moyens.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Monsieur Hamelin, est-ce que vous désirez ajouter quoi que ce soit à ce que vous avez dit aujourd'hui, au sujet du pilotage de votre circonscription, ou l'administration de votre Corporation ou l'administration qui est faite par le ministère des Transports?

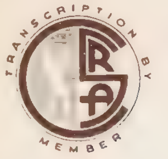
R .....

Q Sentez-vous parfaitement libre.

R En tout cas, l'opération du dispatcher, ce qu'on appelle: le dispatcher, on a des employés au département du Transport qui appartiennent au gouvernement et qui laissent à désirer. Quand on demande une question, comme ça m'est arrivé il y a une semaine, j'ai demandé mon tour à dix heures du matin; on m'a dit: t'es quatrième en tour...

LE PRESIDENT:

Q Vous avez demandé ça à Montréal ou à Trois-Rivières?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

R A Montréal. Trois-Rivières n'est pas mieux.

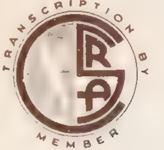
Rendu à midi et demi, le type me répond: "T'es encore quatrième en tour." J'ai dit: "Un tel est-il parti? - il dit: oui. - j'ai dit: Comment est-ce que ça se fait que je ne suis pas parti? - il dit: Je n'ai pas le temps de te répondre," et il a accroché.

J'ai fait faire une enquête par monsieur Melançon, et j'ai reçu une lettre de monsieur Melançon; monsieur Melançon me donne tous les détails.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Qu'est-ce qu'il vous a dit?
R D'abord, qu'il est allé voir pourquoi c'était, ça, il m'avait fermé la ligne parce qu'il était trop occupépour répondre. Alors, moi-même, j'avais pris le téléphone, j'ai appelé André Viau et j'ai appelé l'autre tout de suite en même temps. Alors, il n'était pas trop occupé pour répondre.

C'est du dispatching qui est mal fait, surtout par un en particulier.
Q Est-ce que vous avez pu déterminer pourquoi quelqu'un avait passé avant vous?
R Non, je n'ai pas été capable encore; je n'ai pas pu le savoir.
Q Est-ce que ça ne serait pas deux pilotes qui auraient échangé leurs tours?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

R Non.

LE PRESIDENT:

Q Et vous dites qu'à Trois-Rivières, ce n'est pas mieux?

R A Trois-Rivières, ce n'est pas mieux.

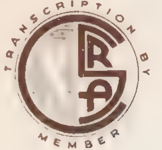
Q Je comprends qu'il y a seulement une personne la nuit?

R Oui, à Trois-Rivières, il y a seulement une personne la nuit; mais ici, à Montréal, il y a toujours deux personnes, je crois.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Votre Seigneurie, j'avais demandé à monsieur Emond, hier, d'apporter le texte de la lettre envoyée à tous les pilotes en rapport avec les recommandations de la Corporation des Pilotes du St-Laurent Central et Montreal United Pilots.

LE PRESIDENT:
Pièce 868.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
J'ai une lettre, ainsi qu'un certificat de monsieur Emond dans lequel il dit qu'il a reçu deux lettres: une de monsieur Lomer Gariépy et une autre


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



de monsieur Joachim Hamelin, tous deux demandant que la division territoriale de Trois-Rivières - Montréal ait ses limites sud-ouest à l'endroit portant le nom de Montreal East Wharf à la Pointe-aux-Trembles, à l'entrée du Port de Montréal.

LE PRESIDENT:
Alors, la pièce 868; le numéro a été donné hier.

- ET LE DEPOSANT NE DIT PLUS RIEN -

Je, soussigné, sténographe officiel, étant dûment assermenté, certifie par lesprésentes que la déposition ci-dessus est la transcription exacte et fidèle de mes notes sténographiques.

G. OSCAR BOISJOLY
Sténographe Officiel.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

ROYAL COMMISSION

ON

PILOTAGE

HEARINGS

HELD AT

MONTREAL, P.-Q.

VOLUME No.: 94

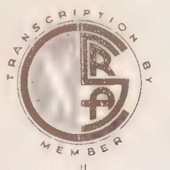
DATE:

13 janvier 1964

TEXTE FRANCAIS.

OFFICIAL REPORTERS
ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
BOARD OF TRADE BLDG.
11 ADELAIDE ST. W.
TORONTO

364-5865 364-7383


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

C A N A D A

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME.

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, Président

ROBERT K. SMITH, commissaire
HAROLD A. RENWICK, commissaire
Me GILBERT NADEAU, c.r., secrétaire

Me MAURICE JACQUES,
procureur de la Commission;

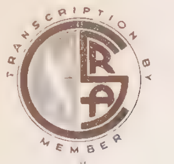
Me JEAN RICHARD,
procureur de la Canadian Merchant Service Guild;

Me JEAN BRISSET, c.r.,
procureur de la Shipping Federation of Canada:

Me MARC LALONDE, c.r.,
procureur de la Fédération des Pilotes du St Laurent,
procureur de la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent,
procureur de la Corporation des Pilotes du St-Laurent Central
procureur de la Corporation des Pilotes du Port de Montréal,
procureur de la Corporation des Pilotes du St-Laurent et de la Voie Maritime,
procureur de la Corporation des Pilotes du Haut St-Laurent

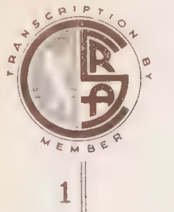
VOLUME 94 - Page A-406 à A-534

SEANCE DU 13 JANVIER 1964 - TEXTE FRANCAIS.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



INDEX


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

C A N A D A

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME.

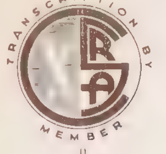
PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, président
ROBERT K. SMITH, commissaire
HAROLD A. RENWICK, commissaire
Me GILBERT NADEAU, c.r., secrétaire.

Le treizième jour de janvier, l'an mil neuf cent soixante et quatre, a comparu comme témoin:

Capitaine ANDRE BEDARD -
DEJA ENTENDU.

TRANSQUESTIONNE par Me J. BRISSET, c.r.,
pour la Shipping Federation of Canada:

Q Monsieur Bédard, votre témoignage relativement à l'arrêt de travail de mil neuf cent soixante-deux (1962) semble créer l'impression que la Fédération des Pilotes du St-Laurent n'est pas l'organisme qui a pris la décision de faire la grève, mais plutôt que cette décision a été prise par les différentes corporations membres de la Fédération...
R C'est exact.
Q ... est-ce que c'est exact?
R C'est exact.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

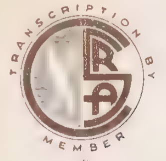
Q Est-ce qu'il y a une raison spéciale de votre part d'avoir voulu créer cette impression, ou est-ce que la décision a réellement été prise par la Corporation?

R Non, il n'y a pas de raison spéciale pourquoi j'ai voulu créer cette impression; les faits sont arrivés comme tels. Les Corporations membres ont pris les décisions d'avoir un arrêt de travail, et le conseil d'administration de la Fédération a décidé d'appuyer les Corporations qui feraient l'arrêt de travail. Mais la décision, au début, la source de ces décisions a appartenu aux corporations mêmes.

Q Croyez-vous qu'il aurait été de mauvaise politique pour la Fédération de prendre elle même cette décision pour amener les Corporations à cesser le travail à ce moment-là?

R Oui, je le crois, dans un cadre démocratique où les Corporations sont membres de ce groupe central, je ne crois pas que le conseil d'administration qui ne représente que quelques douze membres puisse imposer ou suggérer une telle proposition avec une aussi grande envergure; je crois que c'est plus démocratique que ç'ait été discuté au sein des corporations membres, et que les corporations membres, après, aient amené les autres conseils d'administration des différentes corporations au courant de leurs problèmes.

Q En d'autres termes, vu l'importance



ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

de la question, vous avez cru bon, au sein de la Fédération, de laisser aux Corporations, ces organismes démocratiques, la décision de faire la grève?

R C'est exact.

Q Vous nous avez dit, au cours de votre témoignage, qu'une Corporation en particulier vous avait communiqué la première sa décision de faire la grève; voulez-vous nous dire quelle était cette Corporation?

R La Corporation des Pilotes du St-Laurent Central.

Q Eventuellement, la Fédération a décidé d'appuyer les Corporations, et si j'ai bien compris, la Fédération a pris charge des négociations qui ont eu lieu avec le ministre et son ministère. Est-ce exact?

R Il a été formé au sein du conseil d'administration de la Fédération un comité de conciliation, si on peut ainsi l'appeler, qui était représenté par le président de chacune des corporations membres, et par le président et secrétaire de la Fédération, et ce comité de conciliation avait des pouvoirs qui lui étaient donnés par les corporations membres, par l'intermédiaire de leur président qui se trouvait sur ce comité de négociations.

Q Monsieur Bédard, je voudrais revoir ce qu'était la composition du bureau d'administration de la Fédération en mil neuf cent soixante-deux (1962), lors de cet arrêt de travail. Je comprends que vous


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

étiez à ce moment-là président, et vous apparteniez évidemment à la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent?

R C'est exact.

Q Comme vice-président, vous aviez monsieur Jean-Guy Chartier qui était président de la Corporation des Pilotes de la Voie Maritime. C'est exact?

R Oui, c'est exact.

Q Comme secrétaire, vous aviez monsieur Laurent Marchand qui était ancien président de la Corporation des Pilotes du St-Laurent Central?

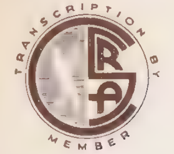
R C'est exact.

Q Comme administrateurs vous aviez: Monsieur Gaston Rousseau qui était président de la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent; vous aviez également monsieur G. D. Long qui était président des pilotes de la Corporation du Port de Montréal?

R Non, pas à ce moment-là, je ne crois pas que monsieur Long était encore sur le conseil d'administration; et si je ne me trompe pas, le vice-président était monsieur Adélard Tremblay.

Q Vous ne vous rappelez pas que monsieur Long ait été sur le conseil d'administration de la Fédération en avril mil neuf cent soixante-deux (1962)?

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:



ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

Votre Seigneurie, la liste des directeurs a été déposée devant cette Commission; peut-être qu'on pourrait faciliter la chose au témoin en lui montrant cette liste.

LE TEMOIN:

R Peut-être. C'est exact que monsieur Long était sur le conseil d'administration, si je me rappelle bien.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Shipping Fed. of Canada:

Q Vous aviez également monsieur Vilandré Lafleur comme administrateur, qui était lui aussi un administrateur de la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent?

R C'est exact.

Q Monsieur Wilbrod Marion qui était vice-président de la Corporation des Pilotes de la Voie Maritime?

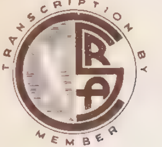
R Oui.

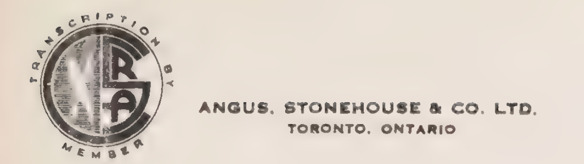
Q Vous aviez monsieur Adélard Tremblay et monsieur Conrad Hamelin qui étaient respectivement président et vice-président de la Corporation des Pilotes du St-Laurent Central?

R .....

Q Est-ce que "Conrad" ce n'est pas plutôt Horance Hamelin?

R Horance Hamelin de la Corporation des


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



Pilotes du St-Laurent Central, oui.

Conrad Hamelin des Pilotes du Haut St-Laurent.

Q Alors, monsieur Adélard Tremblay, pour répéter, était un des administrateurs, et en même temps président de la Corporation des Pilotes du St Laurent Central?

R C'est exact.

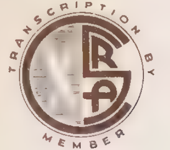
Q Ne croyez-vous pas, monsieur Bédard, que le bureau d'administration de la Fédération, composé des président et vice-président, presque dans chaque cas, des différentes corporations, avait certainement une très grande influence sur la décision éventuelle prise par les corporations elles-mêmes, et que c'était eux qui menaient la campagne ou la cabale pour amener l'arrêt de travail?

R L'arrêt de travail..... l'idée et le projet de l'arrêt de travail a originé au sein des Corporations, et l'idée n'a pas originé au sein du conseil d'administration telle que votre question semble l'indiquer.

Q D'un autre côté, vous aviez à peu près les mêmes officiers principaux au sein des Corporations que vous aviez sur votre bureau d'administration de la Fédération?

R Oui, c'est la coutume, à venir à date, que le président des Corporations membres, généralement, est administrateur de la Corporation.

Q En d'autres termes, suivant la poli-



ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

tique suivie par la Fédération, vous avez, au sein de votre bureau d'administration, les mêmes officiers qui sont au pouvoir au sein des Corporations?

R Généralement. Il n'y a pas de loi qui nous oblige, mais généralement c'est le cas.

Q Au moment où l'arrêt de travail s'est déclaré, les corporations qui s'étaient formées pour les cinq années antécédentes, en commençant par mil neuf cent cinquante-sept (1957), dans la Corporation, avec la Corporation des Pilotes du St-Laurent - Kingston, les Corporations, dis-je, avaient à ce moment-là toutes signé leur adhésion à la Fédération?

R Oui.

Q En d'autres termes, l'oeuvre qui avait été commencée en mil neuf cent cinquante-sept (1957) avait atteint le but qu on avait envisagé: C'est-à-dire, grouper tous les pilotes individuellement dans un organisme qui appartiendrait à un corps central gouverné par à peu près les mêmesofficiers que les Corporations elles-mêmes étaient gouvernées?

R Bien.....

Q En d'autres termes, l'édifice avait été construit à ce moment-là?

R Un des buts de la Fédération est de grouper lespilotes du Fleuve et de la Voie Maritime; dire que le but a été atteint, partiellement, oui.

Ça peut s'étendre plus loin, si on veut.

Q N'est-ce pasjuste de dire, dans ce

cas-là, monsieur Bédard, qu'à ce moment-là, en mil neuf cent soixante-deux (1962), la dernière pierre ayant été posée à l'édifice, il s'agissait aussi en faisant la grève, de faire un test de force entre le ministre et l'organisme corporatif qu'on avait établi à ce moment-là?

R Non, pas du tout; ce n'était pas un test de force, pas du tout.

Q Revenons maintenant au rôle de la Fédération dans cet arrêt de travail: Vous nous avez dit que le vingt (20) mars mil neuf cent soixante-deux (1962), vous-même, comme président de la Fédération, et votre conseiller juridique, étiez allés rencontrer le ministre?

R C'est exact.

Q Est-ce que les représentants des différentes Corporations s'étaient joints à vous lors de cette rencontre?

R Non, j'étais seul avec le conseiller juridique.

Q Alors, vous étiez autorisé à négocier pour toutes les Corporations et pour la Fédération vous-même personnellement?

R Non. A ce moment-là, le conseiller juridique et moi-même, nous n'avions pas une autorisation d'aller chez le ministre et négocier des accords au nom des corporations membres; nous étions plutôt délégués pour exprimer au ministre la gravité de la situation. Il semblait à ce moment-là ne pas conçevoir


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

que la situation était grave. Alors, c'était le but de notre visite.

Q A tout évènement, est-il exact de dire, monsieur Bédard, qu'à compter du vingt (20) mars, la Fédération elle-même a pris charge des négociations et est responsable des ultimatum qui ont été donnés au ministre à ce moment-là?

R Oui, je dirais que le comité de négociations a pris charge de la négociation.

Maintenant, le président de chaque Corporation était en communication étroite avec les membres de son conseil d'administration à lui, et sans doute il consultait les autres membres de son conseil d'administration avant d'accéder ou demander au comité de négociations de faire telle proposition.

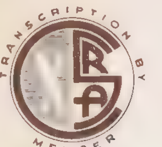
Q Est-ce qu'à partir du vingt (20) mars mil neuf cent soixante-deux (1962), alors qu'il y a eu plusieurs rencontres, je comprends, avec le ministre, certaines de ces rencontres ont été également avec les Armateurs? Ou si à chaque fois que vous avez rencontré le ministre, les Armateurs n'étaient pas présents?

R Les Armateurs n'étaient pas présents.

Q Alors, chaque partie négociait ou discutait avec le ministre indépendamment?

R C'est exact.

Q En d'autres termes, on avait la situation qui s'était déjà rencontrée, je crois, en mil neuf cent soixante (1960): Les pilotes ou leurs


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

représentants avaient une audience avec le ministre; subséquemment le ministre donnait une audience aux Armateurs. Est-ce que c'est la procédure qui a été suivie?

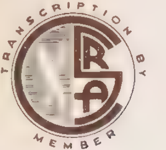
R C'est exact, c'est la procédure qui a été suivie.

En mil neuf cent soixante-deux (1962), nous avons déclaré publiquement et à maintes occasions que nous désirions rencontrer n'importe qui: Armateurs ou l'autorité du pilotage, au début d'avril mais à ce moment-là personne ne semblait intéressé à vouloir rencontrer les pilotes

Q Maintenant, quand vous aviez vos rencontres avec le ministre, est-ce qu'il vous faisait part de la nature de ses discussions avec les Armateurs? Etiez-vous tenu au courant?

R Non, je ne pourrais pas dire que le ministre nous révélait ce qui s'était passé dans les discussions entre les Armateurs et lui-même; je me rappelle qu'il nous a dit que les Armateurs étaient assez tenaces sur leur point de vue; mais qu'il nous révélait les discussions, ça n'a pas été le cas.

Q Avez-vous pu vérifier, éventuellement, lorsque tout s'est terminé et que vous avez pu réfléchir à ce qui s'était passé, avez-vous pu constater, dis-je, si le ministre, quand il vous faisait une proposition, avait de fait communiqué la teneur de cette proposition aux Armateurs, telle que vous l'aviez faite?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

R C'est l'impression que j'ai. Je n'ai pas pu le vérifier; je ne pourrais l'affirmer.

Q En d'autres termes, vous n'êtes pas en mesure de confirmer ou de nier que le ministre pouvait vous dire une chose et en dire une autre aux Armateurs, et vice versa?

R Je n'ai aucune idée, n'étant pas présent à chaque occasion, c'est impossible.

Q Vous avez laissé entendre, durant le contre-interrogatoire de mon confrère monsieur Langlois, que l'on avait décidé de faire l'arrêt de travail au début d'avril parce qu'à ce moment-là les bouées n'avaient pas été posées, et c'était particulièrement le temps de la débâcle, et même s'il n'y avait pas eu arrêt de travail, il est fort probable que les navires n'auraient pu remonter le fleuve au moins pendant quatre, cinq ou six jours, à cause de cette débâcle?

R C'est exact.

Q Serait-il juste de vous suggérer que vous aviez choisi cette période plutôt par crainte que si la grève avait eu lieu, disons, à la fin d'avril ou au début de mai, alors que les conditions de navigation avaient été meilleures, les navires auraient pu remonter ou descendre le fleuve sans pilote?

R Non.

Q Je ne dis pas: à tout moment de la journée et aussi rapidement, mais tout de même: Auraient pu se dispenser de pilote, et démontrer que pour les fins de la sécurité de la navigation, sinon pour


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

la célérité, le pilote n'était pas aussi nécessaire qu'on le laissait entendre?

R Non, pas du tout. Il est très acceptable de penser que certains navires, dans un temps plus propice qu'au mois d'avril, se seraient peut-être risqués plus facilement à remonter le fleuve, mais de là à aller croire qu'au point de vue sécurité ces gens-là auraient prouvé quelque chose, je crois que ç'aurait probablement été l'opposé.

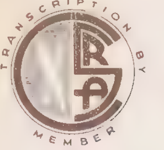
Q Avez-vous été mis au courant du fait que des mesures avaient été prises pour organiser des convois de navires pour remonter le fleuve dès que les bouées auraient été installées?

R Ca nous a été dit; nous avions douté de l'efficacité, beaucoup.

Q Vous aviez douté de l'efficacité...

R De former un convoi.

Q Il y a un autre point qui n'est pas très clair pour moi, à la lecture de votre témoignage, et c'est ceci: Monsieur Bédard, c'est que lorsqu'on vous a demandé combien d'assemblées générales des membres délégués avaient été convoquées depuis la formation de la Fédération, vous nous avez dit tout d'abord qu'il y en avait eu trois: En octobre mil neuf cent soixante (1960), en avril mil neuf cent soixante-deux (1962) et en juin mil neuf cent soixante-trois (1963). Mais, subséquemment, vous vous êtes corrigé et vous nous avez mentionné: octobre mil neuf cent soixante (1960) et juin mil neuf cent soixante-trois (1963).


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Est-ce que de fait, il y a eu convocation en assemblée générale des membres délégués à l'occasion de l'arrêt de travail d'avril mil neuf cent soixante-deux (1962)?

R ..... si vous voulez, je vais référer aux livres des minutes sur l'heure du "lunch", là-dessus; je vous répondrai cet après-midi. Je vais en prendre note, parce que là, j'étais un peu mêlé lorsque la question m'a été demandée dans le temps, et avant d'y répondre, j'aimerais y référer.

Q Voulez-vous vérifier également s'il y a eu convocation d'un congrès général des membres actifs en avril?

R .....

Q Voulez-vous garder en mémoire que je vous pose cette question parce qu'au cours de votre témoignage vous avez également mentionné que chacune des Corporations avait convoqué à ce moment-là une assemblée de ses membres?

R Oui.

Q Monsieur Bédard, à la suite de votre entrevue avec le ministre, le vingt (20) mars mil neuf cent soixante-deux (1962), votre conseiller juridique a adressé un télégramme à monsieur J. R. Baldwin, l'assistant ministre...

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Le sous-ministre.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Shipping Fed. of Canada



ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

Q ... qui a été produit comme exhibit 761, et dans lequel il est question d'importantes concessions offertes par les pilotes. Je voudrais ici citer le texte anglais que j'ai devant moi: "Mr. Bedard and myself have reported to Board of Directors of Federation of St.Lawrence River Pilots. Express gratitude for interview granted to us. Directors wish to stress that in view of important concessions offered concerning tariff freeze for two years and serious and thorough study of target income system, their request for tariff adjustments and other matters are reasonable and should be accepted," etc.

Voulez-vous nous dire quelles étaient les concessions importantes qui avaient été faites à ce moment-là?

R Avant de partir pour monter là-bas, on nous avait demandé d'informer le ministre de la gravité de la situation, et sur les questions tarifaires, je crois que le conseil d'administration avait dit que si les questions tarifaires étaient réglées, qu'il ne serait pas question de réouvrir le tarif pour demander une hausse, pour une période de deux ans.

Q En d'autres termes, ce que vous disiez au ministre: Si vous nous accordez les augmentations tarifaires que nous avons demandées lors de la réunion d'hiver, en février mil neuf cent soixante-deux (1962), nous n'en demanderons plus d'autres pour deux ans. C'était ça, la concession?

R La question tarifaire, oui. Il y


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

avait aussi la grosse question qui était le quatre et demi pour cent réclamé pour des frais d'administra tion, à laquell e on demandait au ministre de se proninçer publiquement pour rejeter ce principe de pren dre une partie du revenu des pilotes pour être affectée aux frais d'administration, et la question tarifaire, c'était l'idée qu'il n'y avait pas - les administrateurs se sont plaints verbalement que chaque année, il y avait des demandes pour la hausse de tarif, alors qu'il n'y aurait pas de demande pour une période de deux ans.

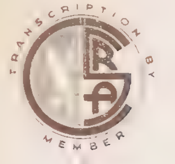
Q En d'autres termes, l'importante concession que vous faisiez à ce moment-là n'avait pas trait aux demandes passées, mais aux demandes futures?

R Aux demandes qui étaient passées et futures, qui avaient été faites dans le passé déjà, elles avaient été faites lors de négociations d'hiver, précédemment au vingt (20) mars, et elles été répétées après le vingt (20) mars, si vous voulez.

Q Ce que vous disiez au ministre, c'était ceci: Accordez-nous les augmentations tarifaires que nous avons demandées lors de la réunion d'hiver mil neuf cent soixante-deux (1962), renonçer à votre projet d'imposer une charge d'administration contre le revenu des pilotes, et alors là, nous, pilotes, vous garantissons que nous ne demanderons plus d'augmentation pendant deux ans?

R C'est ça.

Q Croyez-vous sincèrement, monsieur


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Bédard, que dans des négociations, par exemple, au sujet d'un contrat collectif, c'est une concession importante pour l'ouvrier de dire: Donnez-nous ce que nous demandons et nous ne demanderons rien de plus pendant deux ans?

R Je ne suis pas en mesure de répondre; je n'ai jamais fait.....

Q A tout évènement, monsieur Bédard, le six (6) avril, quand l'arrêt de travail a commencé, les seules questions pendantes, c'est-à-dire: Encore en litige, étaient celles mentionnées à votre télégramme de cette même date, qui a été également produit comme exhibit 761, et je vous prierais, si le secrétaire veut bien, de garder devant vous une copie de ce télégramme?

R .....

Q Est-ce que vous en avez une?

R Non, je n'en ai pas devant moi.

Q Vous avez devant vous un télégramme adressé au ministre, daté du six (6) avril mil neuf cent soixante-deux (1962); il s'agit bien du télégramme, n'est-ce pas, indiquant quelles étaient les six questions encore en litige?

R Oui.

Q Voulez-vous nous lire la première, s'il vous plaît?

R Le texte: "Questions pendantes: Aucune déclaration formelle n'a été émise par votre ministère pour contremander la proposition qu'une partie du revenu des pilotes soit affectée aux frais de pilotage."


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Q A cet égard, monsieur Bédard, je vous réfère au télégramme de la même date, du ministre, adressé à votre conseiller juridique qui, je crois, a été produit sous la même cote, et dont je cite l'extrait suivant: "Question des frais des bateaux-pilotes, etc. comblés présentement par gouvernement fédéral a été examinée avec circonscription Québec et fait l'objet d'une étude distincte que nous avons l'intention pour suivre plutôt que prendre des mesurez dilatoires."

Je me demande si le mot "dilatoires" n'est pas exact; si ce n'est pas plutôt "arbitraire". Ne croyez-vous pas?

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Pourriez-vous nous dire si ce télégramme que vous avez, c'était en réponse à celui que le témoin a entre ses mains, ou si c'était simplement un télégramme qui précède. C'est la même journée.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Shipping Fed. of Canada:
C'est la même journée; ce télégramme est en date du six (6) avril, p.m. six heures et dix.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent.

Quelle est l'heure de celui que le témoin a?

LE TEMOIN:

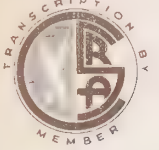
R Il n'y a pas d'heure sur celui-ci; c'est marqué: 6 avril. Je serais porté à croire que ..... que celui que vous avez est en réponse à celui-ci

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Shipping Fed. of Canada.

Q A tout évènement, j'en reviens à la question qui était celle-ci: Le ministre vous avisait à ce moment-là que la question était à l'étude, et qu'il n'y avait pas de décision de prise, décision arbitraire, si je comprends bien le texte ?

R Non, je crois que quand il dit "dilatoire" c'est justement parce que la question était à l'étude depuis longtemps; le ministre avait ce marteau sur nos têtes, si vous voulez, et quelque chose qui était à l'étude à Ottawa, généralement, c'est à l'étude pour longtemps, et le texte de son télégramme, justement, dit qu'ils sont encore à étudier la chose; et ce n'est pas une question d'étude, à ce moment-là, que nous désirons; ce n'était passuffisant. Nous désirions que le ministre se prononce contre le principe.

Q Tout demême, l'avis que vous donne le ministre à l'effet que la décision n'était pas prise, qu'ils en étaient à l'étude, ne semble-t-il pas être une raison suffisante pour ne pas procéder à un acte aussi important qu'un arrêt de travail?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

R Non, réellement, cette question d'utiliser une partie des revenus pour défrayer les frais de pilotage, à notre avis, était seulement une manière d'imposer un plafonnement au revenu des pilotes; c'était assez évident, à St-Jean, on demandait vingt-cinq pour cent (25%) du revenu; à Québec, quatre et demi pour cent (4½%), et que c'était par le fait même pour baisser le revenu des pilotes, à un certain plafonnement, et la réponse que le ministre nous donne que la question est encore à l'étude n'était pas suffisante à ce moment-là; nous voulions qu'il se prononce plus catégoriquement.

Q En d'autres termes, vous donniez de votre part un ultimatum au ministre à l'effet qu'il avait à décider cette question sans autresnégociations ou discussions?

R Ca faisait au-dessus d'un an que l'affaire était en marche; nous avions été mis au courant par deux lettres précédentes qui venaient du sous-ministre, et qui étaient des lettres évasives, et finalement, quand la dernière lettre est arrivée, on a su qu'est-ce que c'était; immédiatement, on s'est objecté au principe de cette chose-là.

Q En d'autres termes, l'affaire avait déjà été mentionnée un an ou deux auparavant, et rien n'avait été fait; est-ce qu'il y avait raison de craindre que dans les circonstances, la mesure soit imposée immédiatement?

R Non, il y avait raison de craindre,


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

parce qu'au début, lorsqu'on a attaqué ce projet-là, on l'a attaqué sur un ciel couvert; personne ne savait exactement qu'est-ce que le gouvernement avait dans sa manche; les deux lettres étaient plus explicatives, et la troisième était plus catégorique. On désirait prendre quatre et demi pour cent (4½%) des revenus et vingt-cinq pour cent (25%) des revenus ailleurs.

Q Passons maintenant à la deuxième question, monsieur Bédard, et j'ai le télégramme devant moi, dont voici le texte: "Aucun brevet n'a été émis pour augmenter le nombre de pilotes de la circonscription de Québec - Montréal."

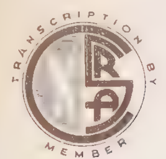
En réponse, le ministre, dans son télégramme, vous disait: "On vous a fait savoir que nous avons convenu de l'augmentation du nombre des pilotes circonscription Montréal et que des brevets ont déjà été délivrés."

N'étiez-vous pas satisfaits de la réponse du ministre à ce moment-là?

R Nous avons fait une enquête à ce moment-là pour trouver où étaient les brevets, et s'ils avaient été délivrés. Ils ne l'avaient pas été; ils ont été délivrés quelques jours après.

Q Mais tout de même, vu la réponse du ministre, vous alliez plus loin que St-Thomas, si je peux m'exprimer de la sorte, vous n'étiez pas satisfaits de la déclaration formelle du ministre?

R Nous étions satisfaits de la décla-


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

ration du ministre qu'il augmentait les pilotes, très bien, mais si par contre lui disait dans son télégramme que les brevets avaient été délivrés, et nous, par l'enquête, il n'y en avait pas d'émis ni de délivrés.

Q En d'autres termes, pour accepter la parole du ministre, il vous fallait voir les brevets en bonne et due forme?

R Bien, il affirmait qu'ils étaient émis; alors, on aimait bien à vérifier si c'était émis ou non.

Q Passons à la troisième question qui se lit comme suit, dans votre propre télégramme au ministre: "Aucune date fixée par votre ministère pour l'entrée en vigueur du système d'apprentissage Cornwall. Suggérons printemps 1963."

Croyez-vous, monsieur Bédard, que cette question d'un système d'apprentissage pour Cornwall était une raison suffisante pour justifier un arrêt de travail dans toutes les circonscriptions du fleuve St-Laurent à ce moment-là?

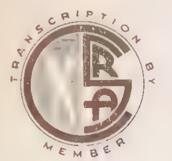
R Non.

Q En d'autres termes, n'est-ils pas vrai qu'à ce moment-là il y avait déjà même un surplus de pilotes dans cette circonscription?

R .....

Q N'est-il pas vrai qu'il y en avait un ou plus qui devait toujours être en vacance?

R Dans la circonscription de Kingston, oui; pas dans la circonscription de Cornwall.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Q La circonscription de Cornwall réfère à quelle? Celle en amont ou en aval?

R Cornwall à Montréal, en aval. Alors, le surplus de pilotes, si je comprends bien, était dans la circonscription du Haut St-Laurent: Cornwall à Kingston.

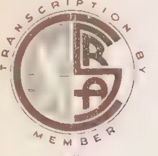
Q La quatrième question: "Aucune décision pour que les pilotes de Cornwall - Kingston n'aient plus à sortir de leur circonscription."

Croyez-vous que cette question était d'un intérêt assez général pour justifier un arrêt de travail dans toute la circonscription?

R Non. D'ailleurs, si on prend ça question par question, la majorité de ces questions - les seuls problèmes dont on discute n'est pas suffisant pour motiver un arrêt de travail dans chacune des circonscriptions ou dans une circonscription, même dans plusieurs cas.

La seule question qui était suffisamment importante pour motiver un arrêt de travail était le changement du principe selon lequel le ministère imposait maintenant à certains pilotes de payer à même leurs revenus des frais d'administration, sans qu'ils aient absolument rien à dire sur ces dépenses de frais d'administration. C'était à mon avis la seule raison qui pouvait motiver un arrêt de travail.

Les autres questions étaient des questions qui étaient encore en litige, et c'était le


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

temps d'en profiter et de régler ces problêmes-là en même temps que d'autres.

Q Alors, si je comprends bien votre réponse, la cinquième question pendante n'en était pas une non plus d'importance; elle se lit comme suit: "Aucune base réaliste encore établie pour calculer le revenu des pilotes. Présentement, les chiffres fournis par le Ministère sont soufflés."

R C'est une question très importante, mais ce n'est pas une question, je crois, qui motiverait un arrêt de travail par elle-même, seule.

C'est une question importante, parce que c'est exact que les montants de revenus des pilotes qui étaient publiés, qui étaient donnés au public, et par le ministère et annoncés en chambre étaient des montants de revenus bruts et sans aucune acceptation de dépenses et rien, et ça jetait aux yeux du public et aux yeux des pilotes mêmes de la mésentente, une mauvaise impression de ce qui était le revenu.

Il y a aussi la base de calcul du temps, d'après lequel les employés du ministère calculent le temps des pilotes. C'est une question dont les pilotes ne sont pas d'accord

Q Monsieur Bédard, est-il juste de dire que les corporations, dans chaque circonscription sont les personnes qui sont en meilleure posture pour dire quels sont en fait les revenus bruts ou les revenus nets des pilotes qui font partie de cette Corporation?

R Les pilotes eux-mêmes sont en mesure de le dire, oui.

Q Je fais une distinction entre les pilotes et la Corporation; n'est-ce pas possible que c'est la Corporation qui est en mesure de juger quels sont les revenus bruts, puisqu'enfin, ce sont les corporations qui les reçoivent?

R Oui, ce sont les corporations qui les reçoivent, mais les pilotes reçoivent leur bilan, leur état financier; ils sont au courant de la chose, la même chose.

Q Est-ce que les Corporations ont objection quelconque à ce que le bilan des revenus bruts des pilotes soit dévoilé au public?

R Je crois que si on dit: La Corporation, on parle effectivement des membres de la Corporation, si vous voulez?

Q Si vous voulez.

R Oui, je crois que les pilotes, comme le public en général, a une certaine répugnance à voir son revenu dévoilé.

Je ne crois pas qu'il y ait quelqu'un ici dans la salle qui soit anxieux de voir une bonne journée la liste des revenus ou des salaires de cette même personne publiés dans les journaux.

Q Maintenant, laissons de côté les revenus bruts; est-ce que les Corporations et leurs membres auraient même objection à ce que leurs revenus


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

nets soient dévoilés?

R Ca ne serait pas de gaieté de coeur, si vous voulez, que ça serait accepté des pilotes: Revenus nets ou bruts.

Q En d'autres termes, je dois comprendre que la Corporation et leurs membres préfèrent que la question de revenus des salaires, ne soit pas question débattue publiquement?

R Je le crois. Je le crois sincèrement, mais si l'on doit soumettre des chiffres pour le public ou pour le Parlement ou quelques gens que ce soit, je crois que ces chiffres devraient être véridiques, et que les chiffres devraient être acceptés au préalable par les parties concernées comme étant exacts.

Q Maintenant, quand vous dites "par les parties concernées," est-ce que vous incluez les Armateurs qui payent en somme les droits de pilotage qui font la base des recettes des pilotes?

R Non, je n'inclus pas les Armateurs dans ce groupement.

Q En d'autres termes, vous concédez que les Armateurs ont le droit de savoir ce que les pilotes gagnent?

R Ce n'est pas ce que j'ai dit.

Q Excusez-moi si j'ai mal compris. Alors, est-ce que d'après vous - et je vous demande cette question comme président de la Fédération - est-ce que les Armateurs ont le droit ou n'ont pas le droit


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

de savoir ce que les pilotes gagnent?

R Ont le droit?

Q Est-ce qu'ils ont le droit ou s'ils ne l'ont pas? Ou est-ce qu'ils devraient savoir ou s'ils ne devraient pas savoir?

R S'ils devraient avoir le droit, oui ou non?

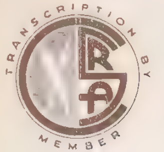
Voici: Les Armateurs sont portés à prendre les pilotes comme étant leurs employés, si vous voulez, au lieu d'un associé qui rend un service de pilotage, et les Armateurs, j'ai l'impression, ne se soucient pas trop de ce que coûte le pilotage en cents à la tonne; on se soucie beaucoup du revenu des pilotes, parce qu'apparemment, à un moment donné, il semble trop haut, et la discussion n'est pas sur le coût, pour être réaliste du service, mais plutôt sur le revenu que le pilote fait.

L'armateur semble vouloir traiter le pilote comme son employé.

Q Pourquoi nous dites-vous que d'après vous l'armateur ne semble pas se soucier de ce que coûte le service?

R Parce que lors des discussions que nous avons eues avec les Armateurs, on nous a rarement parlé que le service coûtait trop cher. On a toujours dit: "Pilots are making too much money."

Q Mais, est-ce qu'il n'y a pas une relation, d'après vous, entre les deux?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

R Il y a une relation entre les deux, mais peut-être pas au point..... bien, ça coûte trop cher; qu'ils nous le démontrent, au lieu de dire: "Pilots are making too much money".

Q Est-ce que je dois comprendre, d'après ce que vous dites, que pourvu - en regard du côut de la tonne, que le coût ne soit pas trop élevé, le pilote peut charger n'importe quoi?

R Le pilote ne peut pas charger n'importe quoi; c'est établi par ordre en conseil. Alors naturellement, le ministre est là pour surveiller, pour maintenir une limite aux tarifs.

Q Vous n'avez pas tout à fait saisi le sens de ma question. La question que j'ai posée était celle-ci: Est-ce que pourvu que le coût de la tonne soit un montant, disons, minime, le pilote peut charger, sur la base d'un tarif qui lui rapporterait les revenus, je dirais, extraordinaire, tant et aussi longtemps, et je le répète, que le coût de la tonne reste minime.

R Je le crois. Je crois - d'ailleurs, c'est le principe accepté par les Armateurs il y a quelque temps; le fret, par exemple, pouvait être de quatre dollars ($4.00) la tonne pour transporter une cargaison en vrac, outre-mer; et aujourd'hui, c'est: huit dollars ($8.00) la tonne.

Alors, on jouit d'une hausse dans l'économie maritime, et les pilotes, à un certain moment donné, ont l'occasion de jouir d'une hausse qui n'est peut-être pas aussi prononcée, mais je crois pas qu'on


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

devrait essayer de les restreindre à ce moment là et couper leur revenu, justement parce qu'ils font trop d'argent.

Q Est-ce que tout de même vous accepteriez le principe que si les taux de fret diminuaient, la rénumération des pilotes doit diminuer en conséquence? Est-ce que c'est la théorie que vous avez développée devant nous?

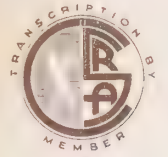
R Bien non, disons que nous sommes comme les Armateurs, nous ne voyons pas - nous n'anticipons pas et ne désirons pas qu'il y ait une diminution dans les tarifs, pas plus que l'armateur va préférer qu'ily ait une diminution pour transporter la cargaison.

Q Comment expliquez-vous, alors, monsieur Bédard, en regard de la théorie que vous venez de nous exposer, que malgré les fluctuations dans les taux de fret qui évidemment sont basés sur la demande - demand and supply...

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
L'offre et la demande.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Shipping Fed. of Canada:

Q ... l'offre et la demande - comment expliquez-vous, dis-je, que les revenus des pilotes de même que les tarifs des droits de pilotage ont toujours été en augmentant?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

R Premièrement, ils n'ont pas toujours été en augmentant.

Q Je dirais, depuis, disons: Cinq ou six ans?

R Voulez-vous répéter votre question?

Q Comment expliquez-vous, à l'égard de la théorie que vous venez de m'exposer, que depuis les cinq ou six dernières années, les revenus des pilotes, de même que les tarifs, ont toujours été en augmentant, malgré le fait que durant cette même période les taux de fret ont eux-mêmes fluctués?

R Les revenus des pilotes ont pu aller en augmentant parce que les navires ont grossi, les tonnages ont augmenté, les tirants d'eau plus profonds; c'est une des causes, parce que le revenu des pilotes a augmenté, et je dirais que c'est la cause principale, même.

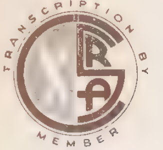
Q Vous allez admettre tout de même que les majorations tarifaires ont certainement eu leur importance à cet égard?

R Dans certaines circonscriptions, oui.

Q Majorations tarifaires demandées à chaque année depuis que les Corporations ont été formées?

R Non, pas à chaque année.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Je ne voudrais pas ouvrir un argument


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

ici avec mon confrère, mais il a affirmé que les revenus des pilotes avaient constamment augmenté depuis cinq ou six ans.

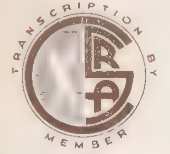
Je crois que les documents déposés en preuve par le Ministère même dé-montrent que tel n'est pas le cas dans quelques années, en particulier l'année mil neuf cent cinquante-neuf (1959), par exemple, établit produit dans certaines circonscrip-tions un revenu de plus de deux dol-lars que les revenus subséquents dans les mêmes circonscriptions.

Il y a eu une certaine fluctuation.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Shipping Federation of Canada:

Q Laissons ce sujet qui est un sujet plutôt difficile, et passons à un autre. Je voudrais vous référer...

LE PRESIDENT:
Il y a un point qu'il faudrait aussi bien vérifier, et je crois que nous avons des chiffres pour en faire l'étude: C'est à savoir si les tarifs avaient augmenté dans la même proportion que l'économie en général


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

avait augmenté, dans les années précédentes, savoir s'il n'y avait pas un décalage à ce moment-là, et si ceci n'a pas été une raison de l'augmentation.

Je n'en sais rien, mais je crois que nous avons dans les pièces produites la preuve nécessaire pour en faire le calcul et pour voir. Je le mentionne parce que peut-être qu'une partie pourrait être intéressée à regarder ce point-là, pour ne pas que nous fassions erreur lorsque nous ferons ce calcul que nécessairement nous allons faire.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Shipping Fed. of Canada:

Q Monsieur Bédard, je voudrais vous référer à un télégramme que vous avez adressé vous-même au ministre, en date du sept (7) avril mil neuf cent soixante-deux (1962), et qui fait partie de la liste des documents produits comme exhibit 761. Je cite - le texte anglais a été fourni, de même que le texte français:

"Répétons que nous sommes prêts à négocier avec Armateurs en tout temps de façon à mettre rapidement fin à situation présente. Avons été constamment disponibles depuis quatre jours et déplorons


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

qu'aucune des autres parties n'ait jugé bon de consentir à une rencontre. Attitude obstinée des Armateurs étrangers semble démontrer leur intention exprimée dans le passé, de détruire les associations démocratiques de pilotes et leur refus d'en venir à quelque entente que ce soit."

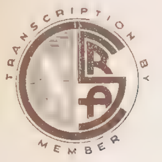
Monsieur Bédard, cette expression "association démocratique des pilotes," en est une qui revient souvent de mil neuf cent soixante (1960) à mil neuf cent soixante-deux (1962) dans les difficultés que les pilotes ont eues soit avec les Armateurs soit avec le Ministère. Est-il une raison quelconque pour laquelle vous avez jugé bon d'insister toujours sur cette expression "Association démocratique" pour décrire les organismes dont nous parlons?

R Il y en a une très bonne: C'est que dans un mémoire présenté par la Shipping Federation on réclame purement et simplement l'abolition des Corporations et de la Fédération des Pilotes du St Laurent; on conseille au ministère de prendre des mesures pour jeter ces organismes.

Q Y a-t-il une raison pour laquelle également depuis mil neuf cent soixante (1960), particulièrement, dans vos messages, votre propagande, si je puis me servir de cette expression...

R Nos informations.

Q ... votre service d'informations, l'expression "Armateurs étrangers" revient toujours sur le tapis?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

R Non, je ne dirai pas qu'elle revient toujours; ç'a été occasionnellement publié, mais qu'elle revient toujours, non.

Q Est-ce qu'il faut comprendre, si comme je vous le suggère, cette expression revient assez fréquemment, vos relations avec les Armateurs canadiens des lacs ont toujours été bonnes, et que vous n'avez pas de dispute avec eux et que vous leur accordez ce qu'ils demandent?

R Ou qu'ils nous accordent ce qu'on demande?

Q Ou vice versa?

R Il y a eu des disputes, oui.

Q Pardon?

R Il y a eu des disputes, des mésententes, si vous voulez.

Q Il y a eu des mésententes aussi avec les Armateurs canadiens?

R Oui.

Q Croyez-vous que dans votre service d'information, les messages que vous avez envoyés au ministre, qui ont donné occasion parfois de discussions en Chambre, cette référence aux Armateurs étrangers était de nature à aider les pilotes dans leurs revendications?

R ..... non, je ne crois pas que c'était de nature à aider les pilotes.

Je ne sais pas si quelqu'un trouve

ça répugnant de se faire appeler "Armateurs étrangers" quand réellement il l'est "Armateurs étrangers".

Q J'ai devant moi l'exhibit 766 qui consiste en certains extraits de journaux, et je voudrais en citer un tout en particulier qui est un article paru dans le journal Le Devoir du onze (11) mai mil neuf cent soixante (1960), et je cite: "Le président de la Fédération des Pilotes du St-Laurent, monsieur Paul Bailly, a déclaré que tout d'abord la Shipping Federation of Canada est, malgré son nom, composé d'armateurs étrangers, surtout britanniques, et qu'il est étonnant de voir cette association étrangère dire qu'elle se préoccupe avant tout de l'intérêt de l'économie canadienne."

Voici pour un extrait. Je passe maintenant à un article qui semble avoir été publié dans le journal..... un journal de Trois-Rivières, le quatorze (14) mai mil neuf cent soixante (1960), et je cite:

"Les attaques qu'on mène avec insistance contre les pilotes sont inconvenantes, surtout lorsqu'on saisit qu'elles sont conduites par des étrangers mécontents de ce que cette profession soit presqu'entièrement entre les mains de canadiens français. Il ne faut pas s'étonner si ces attaques se multiplient et si elles trouvent des oreilles sympathiques au sein même du Gouvernement Fédéral, car on n'a pas l'habitude de laisser les nôtres occuper longuement des places de choix dans l'économie canadienne, mais il faudra sauver

ce petit monopole gagné par la compétence et le dévouement de nôtres."

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Je m'excuse, est-ce que mon confrère a donné une citation d'une déclaration, ou si c'est le journal Le Devoir? C'est Le Devoir ou un autre journal?

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Shipping Fed. of Canada:
Il n'est pas possible de déterminer.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Est-ce que c'est un éditorial?

LE PRESIDENT:
C'est de Trois-Rivières?

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Le Nouvelliste?

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Shipping Fed. of Canada:
Ca doit être Le Nouvelliste.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Et c'est un éditorial, enfin, ce n'est

pas une déclaration d'un porte-parole de la Fédération, n'est-ce pas?

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Shipping Fed. of Canada:
Ca ne me semble pas être..... un rapport tout à fait limité aux paroles mêmes des représentants de l'Association ou de la Fédération, bien qu'on y réfère tout au cours de l'article. C'est peut-être un éditorial.

Q Monsieur Bédard, tenant compte des extraits que je viens de lire des articles de la presse, est-ce que la Fédération et les Corporations qu'elle groupe ont d'après vous une meilleure chance d'obtenir que l'on donne effet à leurs doléances ou revendications s'ils soulèvent le genre de propagande que dévoilent les extraits que je viens de lire?

R Non, je ne crois pas qu'une campagne puisse, soit de la part des Armateurs ou de la part des pilotes, sur des problêmes qui devraient se régler intérieurement entre ses cadres, si vous voulez, soient de nature à être publiés pour aider une solution.

Q Est-ce que je crois comprendre qu'à l'avenir on pourra compter qu'une telle propagande de cette nature ne sera plus utilisée par les pilotes et leur organisme?

R Bien, je n'en vois pas l'utilité si


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

on a un systême où les problêmes peuvent être discutés d'homme à homme, si vous voulez au lieu d'aucun terrain de rencontre et d'entente.

Dans la publicité, si vous voulez, qui a été faite, ou les déclarations qui ont été faites, soit de la part des Armateurs ou soit de la part des pilotes, ont été faites à la onzième heure, peut-être, et avec un peu plus de parti pris peut-être que si ç'avait été discuté sobrement dans une salle de conférence.

Les questions d'opinion publique..... c'est la même chose que les articles qui ont été publiés par la Shipping Federation, les annonces payées à demi-page, et démontrant les revenus bruts des pilotes, et au premier abord laissant l'impression au public en général que les pilotes ne travaillaient que pour x heures par semaine et faisaient xx milliers de dollars. Ce n'était pas de nature non plus à aider les relations si vous voulez.

Q Vous ne laissez pas entendre, monsieur Bédard, si je comprends bien, que les Armateurs ou la Corporation des Armateurs du Canada n'aient tout de même jamais eu recours à ce genre de propagande dont les extraits que je viens de citer en donne un exemple?

R .....

Q En d'autres termes, on n'a jamais soulevé les questions raciales, questions du genre?

R Bien, on a soulevé publiquement l'abolition des corporations.

Q On a également publié ce qu'on a appelé à tort ou à raison les revenus annuels des pilotes?

R Oui. Et, question..... il y a des articles qui ont été publiés, j'en ai un avec moi que je pourrais peut-être montrer cet après-midi à la suite de la présentation de votre mémoire qui a paru entr'autre dans un journal de Kingston qui est absolument défavorable aux pilotes, en tous points, préjudiciable.

Q Monsieur Bédard, il n'y a pas que la Fédération des Armateurs, n'est ce pas, qui a été coupable d'avoir dévoilé les revenus bruts des pilotes; vous vous rappelez sans doute un discours au congrès de mil neuf cent soixante et un (1961), fait par l'Honorable Balcer, à Québec?

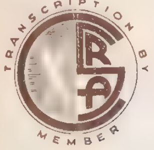
R Je m'en rappelle très bien.

Q Est-ce que vous avez eu l'occasion de consulter l'extrait du Soleil qui est reproduit à la page 190 du volume II du mémoire de la Fédération des Armateurs?

R Oui.

Q Est-ce que le rapport de ce qu'on a appelé "le virulent exposé de monsieur Balcer" est conforme à ce qu'il a dit le soir où il a fait ce discours?

R Il m'a semblé conforme à ce qu'il


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

avait dit, oui.

Q Et si j'ai bien compris, ce qui a irrité particulièrement les pilotes, c'est que le ministre ait donné des chiffres en ce qui regarde leurs revenus?

R Entre autre, oui.

Q Je me suis laissé dire que c'était parce que les femmes des pilotes étaient présentes?

R C'est exact.

Q Un dernier sujet, monsieur Bédard, que je voudrais apporter en regard de la grève de mil neuf cent soixante-deux (1962), c'est l'accusation que vous avez portée à ce moment-là contre le ministre et le ministère, à l'effet qu'il passait trop de temps à étudier les doléances des pilotes, et vous avez demandé qu'on arrête d'étudier les choses et qu'on passe à l'action immédiate. Vous vous rappelez cette déclaration que vous avez faite ici, à la page..... au cours de votre témoignage, en tout cas?

R ..... c'est possible; je ne me rappelle pas.

Q En d'autres termes, si ma mémoire est bonne, vous avez particulièrement souligné devant cette Commission que toutes les questions étaient toujours à l'étude pour des temps indéfinis, et à chaque fois que vous demandiez quelque chose, on vous répondait: La question est à l'étude?

R C'est ça.

Q Vous vous rappelez ça?

R Oui, dans plusieurs cas, c'est exact, les questions sont à l'étude, et elles sont à l'étude longtemps.

Q Est-ce qu'il ne serait pas exact de dire que du côté des pilotes, certaines questions également sont demeurées à l'étude pendant très longtemps?

R Par exemple?

Q Par exemple, cette question de la proposition faite par les Armateurs de fixer un salaire minimum, ou un revenu minimum maximun et permettre aux Armateurs de discuter ou de négocier les questions tarifaires avec le ministère aux fins de produire les recettes nécessaires permettant de payer le revenu des pilotes dans les cadres d'un minimum et d'un maximum?

R Cette question est à l'étude depuis longtemps chez les pilotes et à l'étude depuis longtemps chez les Armateurs; les Armateurs n ont jamais présenté une proposition concrète à cet effet. Il a été question dans les discussions du principe de la chose, mais il n'y a jamais eu de proposition concrète de faite de la part des Armateurs.

Q Vous vous rappelez, n'est-ce pas, que les Armateurs et la Fédération des Armateurs du Canada en particulier avait soumis, au mois de décembre mil neuf cent soixante (1960), un mémoire...

R Oui.

Q ... dans lequel il était question de cette proposition?

R Oui, je m'en rappelle. Je me rappelle

aussi qu'en avril mil neuf cent soixante deux (1962), les Armateurs disaient que dans quelques semaines, ils auraient une proposition concrète à faire là-dessus, et qu'il y a eu un grand intervalle entre mil neuf cent soixante (1960) et mil neuf cent soixante-deux (1962).

Q Vous vous rappelez également que dans son mémoire du douze (12) juillet mil neuf cent soixante et un (1961), la Fédération des Pilotes du St-Laurent avait parlé de cette proposition?

R Oui, et croyez moi, la question est à l'étude chez la Fédération des Pilotes; je l'ai personnellement étudiée aussi, moi, selon particulièrement pour l'endroit où nous avons eu un système assez identique.

Q Je voudrais vous référer à cet égard au télégramme adressé par votre conseiller juridique au ministre des Transports le six (6) avril mil neuf cent soixante-deux (1962), dans lequel il disait ceci: "Ai reçu votre lettre. Cependant, aucune proposition jamais faite au nom pilotes Port de Montréal tel que Armateurs laissent entendre. Proposition faite par pilotes implique gel du tarif pour deux ans sur acceptation de demandes et étude honnête et poussées par pilotes de système visant à stabilité de revenus des pilotes. Tel système représente bouleversement profond du principe même d'opération du pilotage tel qu'il a existé sur St-Laurent depuis plus de deux siècles. Tel changement demande étude approfondie et non décision arbitraire et hâtive qui créérait plus de problèmes qu'en


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

règlerait."

Vous avez remarqué, monsieur Bédard, que votre conseiller juridique se sert lui aussi du mot "étude" plutôt de façon répétée, mais quoiqu'il en soit, n'est-il pas vrai que ce projet, en théorie, était déjà à l'étude depuis deux ans, à ce moment-là?

R Par les pilotes et par les armateurs, et à ce moment-là, ni les pilotes ni les armateurs n'étaient prêts à faire une proposition concrète sur ce même sujet.

Q Vous dites que les armateurs n'étaient pas prêts à faire une propostion concrète? Je voudrais cependant attirer votre attention à la lettre du ministre adressée à votre conseiller juridique en date du quatorze (14) mars mil neuf cent soixante-trois (1963) dans laquelle il dit ceci:

"I would again like to bring to the attention of all the pilots our proposal that a target income be set up in each district in conjunction with agreed upon upper and lower levels of income. The application of such a concept would assure the pilots of a minimum income, irrespective of any slump that may occur in shipping, would unable them to enjoy within certain limits the fluctuations in yield provided by the tariff and finally would protect the shipowner against excessive costs.

Our feeling is that all concerned would be better off if income could be stabilized in this

way because the pilots would then have protection in case of a drastic fall-off in shipping traffic and the shipowner would be in a position to forecast his costs with reasonable accuracy.

Under this concept the pilots, having agreed with the shipowners and the department upon the target income in any district, would in their tariff discussions with the department concern themselves only with the problem of setting a tariff rate which would achieve the agreed upon target income."

A l'égard de cet extrait que je viens de citer de la lettre du ministre, croyez-vous encore que la proposition - et je réfère aux mots dont s'est servi le ministre: "I would again like to bring to the attention," n'est-ce pas que la proposition était faite d'une façon assez concrète pour vous permettre de prendre une décision?

R Non, parce qu'en premier de tout, il est question de garantir un minimum de revenu aux pilotes; on garantit un minimum s'il y avait une dépression dans le tafic maritime, on garantirait un revenu aux pilotes, même s'ils ne travaillaient pas, et on se demande à ce moment-là qui est-ce qui garantit? Est-ce que l'état canadien, réellement, est justifié, est capable de garantir ce montant-là? Ou est-ce que les Armateurs sont capables de le garantir? Et on n'a pas vu comment ça pouvait être garanti parce que ça ne nous a pas été démontré; en chiffres, le maximum et le


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

minimum, les offres en chiffres n'ont pas été faites non plus.

Q Si le ministre faisait une proposition comme celle-là avec une garantie, ne croyez-vous pas que cela était suffisant, et que vous aviez la garantie du gouvernement derrière vous?

R Nous n'avions pas de garantie - nous n'avons jamais eu une garantie du gouvernement ou des Armateurs à cet effet-là; le simple fait de discuter quelque chose n'est pas une garantie faite.

Q Si on vous garantit - et je parle ici du ministre - un revenu minimum, de quelle façon concevez-vous que cette garantie doit être fournie pour vous satisfaire? Est-ce qu'il faudrait faire un dépôt dans une banque? Qu'est-ce qu'il faudrait faire?

R Oui, à mon idée, la seule manière qu'on peut garantir quelque chose, c'est qu'il y ait des fonds nécessaires pour le garantir avec un dépôt dans une banque.

Q Ne croyez-vous pas que le gouvernement lui-même a des fonds suffisants pour donner une garantie comme celle-là aux pilotes?

R Théoriquement, supposons que le ministre veut garantir un salaire, un minimum de vingt mille dollars ($20,000.00) aux pilotes de revenu net, et les pilotes trouvent que ç' a bien du bon sens, ils disent qu'ils ont décidé d'accepter ce principe comme tel; vous avez une dépression dans le tarif maritime, on a vingt-cinq pour cent (25%) des navires qui


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

remontent le fleuve seulement, les pilotes sont garantis vingt mille dollars pour faire le travail qu'ils faisaient autrefois, - un revirement de gouvernement, un changement, quelque chose, c'est assez évident de dire: Ce n'est pas logique que les pilotes se fassent payer des salaires fabuleux alors qu'ils ne font rien.

Q Alors, ce qui inquiète les pilotes, d'après ce que je vous ai entendu dire, c'est une question de garantie. Si elle était réglée, est-ce que le concept que le ministre a développé dans cette lettre serait un concept acceptable?

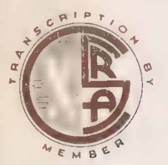
R Non. Nous avons étudié ce système, nous l'avons étudié en Angleterre où il est à peu près identique, il a été publié par Sir Robert Letch, et nous avons trouvé des déficiences dans le système.

A un moment donné, on croit résoudre des problèmes financiers. Peut-être que le problème financier va être réglé, mais ce qui arrive, c'est que le problème, à ce moment-là, se retourne sur lesheures de travail ou sur les bénéfices d'appoint.

Q N'est-il pas vrai, monsieur Bédard, que ce qui a toujours inquiété les pilotes, et ceci depuis longtemps, c'est que dans leur situation, dans l'exercice de leur profession, il y avait un certain pourcentage d'insécurité?

R Il y a un pourcentage d'insécurité; je ne dirai pas que ceci a inquiété les pilotes énormément.

Q Vous nous dites que ça n'a pas in-



ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

quiété les pilotes énormément, mais est-ce qu'il n'en a pas été question à plusieurs reprises dans vos réunions, dans vos assemblées: Qu'est-ce que l'avenir nous réserve, et ainsi de suite?

R Oui, certainement. Qu'est-ce que l'avenir nous réserve, tout le monde est anxieux de le savoir et travaille pour un avenir meilleur, sans doute.

Q Ne serait-il pas là un pas de l'avant que d'apporter aux pilotes une sécurité au point de vue revenu, recettes?

R Oui, certainement, si un minimum est garanti, je ne vois pas comment on peut refuser si quelqu'un est prêt à garantir un minimum, il est assez peu logique de refuser le minimum; mais est-ce qu'on peut garantir - est-ce qu'on a les moyens de le faire? Est-ce que ça vaut réellement la peine, à ce moment-là, de donner des garanties si on prétend qu'on va donner un salaire minimum en gardant les gens qui ne travaillent pas?

Q Une dernière question, monsieur Bédard et celle-ci a trait à une lettre adressée par votre conseiller juridique le six (6) mars mil neuf cent soixante-deux (1962) à l'honorable ministre des Transports, lettre produite avec d'autres sous la cote 761. On y dit ceci:

"Nous devons déplorer le fait que vos représentants ont fait front commun avec les Armateurs pour adopter une attitude complètement négative


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



et arbitraire, concernant toutes nos demandes principales. En fait, on nous a infligé un refus catégorique d'examiner à leur valeur les diverses demandes que nous avions faites, en alléguant que tant que nous ne consentirions pas à une certaine forme de salaire fixe, aucune considération ne sera accordée à quelque demande que ce soit concernant un ajustement de tarifs. Or, il se présente plusieurs cas où présentement, en toute équité et justice, des modifications de tarifs s'imposeraient.

Nous devons déplorer ce recours au chantage et ces ententes préalables entre les autorités de votre ministère et les Armateurs, avant même que les pilotes en aient entendu parler et aient pu présenter leur point de vue."

En quoi, monsieur Bédard - vous rappelant les évènements qui se sont passés à ce moment-là - y a-t-il justification de dire que le ministre s'est servi de chantage vis-à-vis des pilotes?

R Eh bien, il a accepté le principe qu'il y aurait une revision detarifs si les pilotes acceptaient au préalable le système d'un minimum-maximum dans le plafonnement des revenus des pilotes, ou qu'ils devaient avoir un salaire, si vous voulez. C'était: Acceptez ceci et vous aurez cela. C'était de connivence avec les Armateurs.

Q Tandis que les pilotes disaient: Donnez-nous les agumentations que nous demandons, nous ne

ferons pas d'autres demandes d'ici deux ans. Si nous n'avons pas ça, nous nous mettons en grève?

R Malheureusement, nous étions seuls de notre côté, nous n'avions pas les Armateurs pour faire pression avec nous auprès du Gouvernement.

Q Croyez-vous tout de même que cette expression "recours au chantage" était une expression diplomatique?

R Peut-être véridique.

Q Vous ne voulez pas dire que quand le ministre ou les Armateurs vous imposent une condition dans des tractations ayant trait aux tarifs, de leur part, c'est du chantage?

R Non, pas nécessairement.

LA COUR EST AJOURNEE POUR QUELQUES MINUTES.

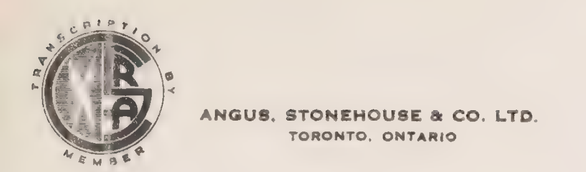
TRANSQUESTIONNE par Me M. JACQUES, pour la Commission

Q Monsieur Bédard, vous nous avez dit que l'idée de l'arrêt de travail avait pris origine dans chacune des corporations distinctement de la Fédération. C'est exact?

R C'est exact.

Q Lors de cet arrêt de travail, est-ce que vous occupiez des fonctions au sein de la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent?

R Non.



Q Pas à ce moment-là?

R Non.

Q Au meilleur de votre connaissance, dans quelle corporation l'idée de l'arrêt de travail a-t-elle originé en premier lieu?

R Le St-Laurent Central.

Q Le St-Laurent Central. Savez-vous...

R Peut-être pas "originé" en premier lieu, mais où la première décision a été prise.

Q Où la première décision d'arrêter le travail a été prise. Savez-vous si à ce moment-là il s'est établi des communications entre la Corporation des Pilotes du St-Laurent Central et les autres Corporations, concernant l'arrêt de travail?

R Sans passer par le sein de la Fédération, vous voulez dire?

Q Oui.

R Pas à ma connaissance.

Q Est-ce que les communications se sont faites par l'intermédiaire de la Fédération?

R Oui.

Q Par l'intermédiaire de la Fédération?

R Bien, voici: Au conseil d'administration de la Fédération, il en a été discuté, une fois que cette décision-là a été prise au sein de une, deux ou trois corporations.

Q Maintenant, comment la Fédération a-t-elle été avisée de l'idée d'un arrêt de travail?

R Probablement par les représentants

de ces corporations membres au sein du conseil d'administration.

Q Et qui a choisi les dates des assemblées locales?

R Les corporations elles-mêmes ont choisi leurs dates.

Q Est-ce que la Fédération a recommandé que ces assemblées soient tenues à une même date?

R ..... il en a certainement été discuté au conseil d'administration; je m'en rappelle très bien.

Q De la Fédération?

R Oui.

Q De la Fédération?

R Oui.

Q Lorsqu'on vous a proposé de vous garantir un minimum et un maximum de revenu, est-ce que vous avez demandé au ministère de quelle façon ces montants-là vous seraient garantis?

R ..... non, je ne crois pas.

Q Lorsque ça vous a été proposé, est-ce que vous avez demandé des renseignements supplémentaires au ministère?

R Oui, nous avons eu des discussions, parlant par exemple du fardeau de travail: Quel serait le fardeau de travail, et à ce moment-là, on n'était pas en mesure de donner exactement l'équivalent du fardeau de travail pour un minimum, ainsi de suite.

Q Qui ça, "on"?

R Le gouvernement ou les Armateurs; rien qui a été produit en mesure de fardeau de travail avec l'acceptation de ce principe.

Q Alors, ç'a été le seul aspect de ce système-là qui aurait été discuté?

R Bien, il a été discuté - il en a été parlé, seulement qu'il n'a pas été longuement discuté, parce qu'il n'y a pas eu de proposition concrète.

Q Et les pilotes attendaient une proposition?

R Oui.

RE-INTERROGE par Me MARC LALONDE, c.r., pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Monsieur Bédard, je crois qu'au début de votre témoignage, vous avez répondu à une question de mon confrère monsieur Brisset en disant que le conseil de la Fédération ne représente que douze membres. J'imagine qu'il y a eu un lapsus à ce moment-là. Voudriez-vous dire - j'ai bien noté, je crois que j'ai pris votre réponse correctement - dire si effectivement le conseil d'administration de la Fédération ne représente que douze membres?

R Non, j'ai dû mal m'exprimer; ce que je voulais dire, c'est qu'il n'y a que douze membres sur le conseil d'administration.

Q Lors des rencontres qui étaient survenues...

R Pardon, Me Lalonde, il n'y a que dix membres sur le conseil d'administration, dix membres



ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

et le président qui fait onze.

Q Lors des rencontres qui étaient survenues entre les pilotes, les Armateurs et les représentants du ministère, durant l'hiver mil neuf cent soixante-deux (1962), est-ce que les Armateurs, à cette occasion, avaient fait quelque concession que ce soit en regard des demandes des pilotes?

R Aucune, aucune.

Q Deuxièmement, est-ce que vous aviez eu quelqu'information à l'effet que les représentants du ministère avaient eu une rencontre avec les Armateurs, la veille de la rencontre avec les pilotes?

R A quelle occasion, vous voulez dire?

Q Cette rencontre de l'hiver mil neuf cent soixante-deux (1962).

R .....

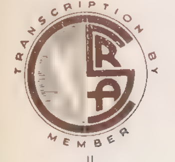
Q Est-ce que vous vous rappelez avoir eu une information à cet effet?

R Non.

Q Mon confrère a référé à un télégramme dans lequel le ministre déclare avoir augmenté le nombre des pilotes, un télégramme en date du, je crois, six (6) avril, c'est-à-dire, après le début de l'arrêt de travail. Avant l'arrêt de travail, est ce que vous aviez jamais entendu parler qu'une telle demande avait été acceptée?

R Non.

Q Vous vous rappelez que parmi les éléments survenus lors du règlement du treize (13) avril


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

mil neuf cent soixante-deux (1962), le ministère acceptait une nouvelle formule de calcul pour les absences autorisées de travail, afin d'en arriver à un nombre de pilotes effectifs. A votre connaissance, est-ce que le ministère a jamais respecté l'entente qu'il avait prise à ce moment-là, subséquemment à avril mil neuf cent soixante-deux (1962)?

R Pas du tout. On a continué à calculer comme avant, et on n'a pas pris - on n'a pas mis en fonction cette nouvelle entente par le ministre.

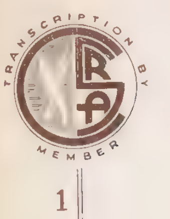
Q Cet item apparaît , pour les fins du dossier, dans la pièce 761, lettre du ministre, l'honorable Léon Balcer, en date du treize (13) avril mil neuf cent soixante-deux (1962) à moi-même, et cet item apparaît comme le premier item dans cette lettre. Est-ce que lors des rencontres avec les Armateurs, il a été jamais question du fait que les Armateurs se plaignaient que le coût du pilotage affectait sérieusement leurs opérations?

R ..... on a dit que ça coûtait cher, mais on n'a jamais dit que ça affectait sérieusement leurs opérations.

Q Est-ce que les Armateurs ont jamais produit devant vous, lors des rencontres avec le ministère, quelques chiffres ou documentation à l'appui d'une affirmation semblable.

R Non, jamais.

Q Le mémoire des Armateurs produit comme pièce 49, une brochure publiée par la Shipping


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Federation of Canada au cours de mil neuf cent soixante (1960); est-ce qu'antérieurement à cette date, la Fédération des Pilotes avait publié quelque documentation, quelques documents analogues, au nom des pilotes du St-Laurent?

R Non.

Q A votre connaissance, est-ce que ce document avait reçu une assez grande distribution?

R Oui.

Q Comment avez-vous eu connaissance de ce document?

R Bien, il a été distribué à bord des navires, plusieurs commandants de navires en ont discuté avec les pilotes; elle a été distribuée à certains membres du Parlement, peut-être à tous, je ne sais pas; et certainement des journaux en ont eu, parce qu'il y a eu des extraits dans certains journaux.

Q Vous avez été assez longuement interrogé concernant la proposition de maximum et de minimum de revenu des pilotes. Vous avez aussi répondu à mon confrère, Me Jacques, qu'il n'y avait jamais eu de proposition concrète sur la base d'un fardeau de travail précis. Est-ce qu'il n'a jamais été - il n'y a jamais eu de proposition concrète sur la base d'un revenu précis?

R Non, non plus.

Q Je note que dans sa lettre du cinq (5) avril mil neuf cent soixante et deux (1962), produite comme partie de la pièce 761, le ministre déclare


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

à la fin de sa lettre que les Armateurs étaient prêts à envisager une mise à l'essai de leur système de revenu maximum et minimum, et je cite la lettre du ministre qui déclare: "Toutefois, j'ai souligné à la Fédération qu'en toute justice envers les pilotes, je croyais que cette question devait être réglée sans délai. De son côté, la Fédération - il s'agit ici de la Fédération des Armateurs - est d'avis qu'en l'espace d'un mois elle serait en mesure d'élaborer un système détaillé qui serait soumis à l'étude des pilotes du port de Montréal," et cette mise à l'essai s'appliquait aux pilotes du port de Montréal. Avez-vous eu connaissance de cette proposition dans la lettre du cinq (5) avril mil neuf cent soixante-deux (1962)?

R Oui.

Q Est-ce que subséquemment à l'arrêt de travail il y a eu quelque proposition concrète à cet égard qui a été faite, de toute façon?

R Pas à ma connaissance.

Q Maintenant, vous dites que vous avez eu l'occasion d'étudier ce système tel que mis en pratique en Angleterre, en particulier, et si je vous demandais sommairement - je note tout d'abord que votre mémoire élaborait assez considérablement sur ce point - si je vous demandais de résumer sommairement quelles sont vos objections à un système comme celui-là à la suite de l'étude que vous avez faite, qu'est-ce que vous déclareriez?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

R Voici: Le système a été accepté par les pilotes en Grande-Bretagne depuis quatre ou cinq ans, et maintenant, au lieu d'avoir une discussion sur les revenus des pilotes, la discussion a été changée sur les heures de travail, sur les bénéfices d'appoint qui n'avaient pas été pris en considération lorsqu'on a établi un minimum et un maximum.

Alors, automatiquement, le tarif est changé pour garantir un revenu aux pilotes; lorsqu'il est plus bas, le revenu est plus bas que le minimum fixé, on augmente le tarif; et lorsque le revenu est plus haut, eh bien, on baisse le tarif.

On a basé à ce moment-là les revenus des pilotes sur le revenu des officiers, des premiers officiers sur les bateaux au long cours britanniques, et ç'a été une des causes de l'acceptation des pilotes, à ce moment-là, c'est que le revenu des officiers semblait assez bas, et on prévoyait qu'il y aurait des hausses dans le revenu de ces officiers.

Il y en a eu la première et la deuxième année, et par après, les officiers, eux, n'ont pas eu d'augmentation de salaire comme tels, mais ils ont eu des majorations dans leur fonds de pension, dans la sécurité, dans lesvacances, ainsi de suite.

Alors, ceci n'était pas prévu là-bas, et le revenu des pilotes d'Angleterre a été par le fait

même un peu gelé, et ça n'a pas été compensé.

C'a eu pour effet de changer la discussion, peut-être non pas sur le revenu, mais sur le travail du pilote, et je ne vois pas personnellement l'utilité d'établir un tel système ici. On enlève, je crois, en partie...

Mr. ROBERT K. SMITH, commissaire:
Before you explain I want to get something clear in my mind. Did these regulations and this formula, this policy that you speak of, did this follow the Rochdale Committee's report?

A No, there was a report by Sir Robert Letch. It was on the Letch report.

LE TEMOIN:

R Oui, le pilote, dans notre circonscription, est un entrepreneur libre qui est payé sur l'ouvrage qu'il fait et selon les revenus qu'il rapporte. En le mettant dans un plafonnement minimum et maximum, je crois qu'on enlève une certaine partie de l'incentive du pilote.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q J'attire votre attention sur votre mémoire, page 566 et suivantes, et je note qu'alors que vous avez déclaré que le revenu des pilotes avait été,

si vous voulez, fixé sur le revenu...

R Pas mal.

Q ... du premier officier...

R basé sur une proportion du revenu du premier officier.

Q Sur une proportion du revenu du premier officier?

R On établit un revenu pour les pilotes de chaque port, et lorsqu'il y avait une augmentation, par exemple, de cinq pour cent (5%) pour les officiers de navires, les pilotes de ce port avaient une augmentation qui produirait cinq pour cent (5%) de plus dans leurs revenus.

Q Alors, si je comprends bien, le revenu des pilotes n'était pas fixé - n'était pas du même niveau, nécessairement, que celui des officiers de navires?

R Non, l'augmentation était basée sur l'augmentation des officiers de navires.

Q Je note que le paragraphe 566 déclare que les pilotes et les Armateurs ont alors d'un commun accord fixé certains revenus comme objectif, il a été prévu que toute augmentation de salaire accordée aux officiers de navires résulterait en une augmentation proportionnelle des revenus fixés comme objectif. Est-ce que c'est une formulation qui est exacte?

R C'est ça. Par contre, là-bas, il y a encore des pilotes spéciaux. Ceci, ce n'est pas


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

compris dans la fixation du revenu du pilote; c'est considéré comme un revenu à part. Il y a aussi des pilotes qui font de l'accostage, et ceci est considéré comme un revenu à part, qui n'est pas inclus dans l'objectif.

Q Maintenant, est-ce que vous avez eu l'occasion d'apprécier quelles ont été les augmentations des revenus des pilotes depuis la mise en vigueur de ce système en Angleterre, en mil neuf cent cinquante-sept (1957)? Je note le paragraphe.....

R Trente pour cent (30%).

Q C'est ce qui est consigné au paragraphe 569: "Ces salaires ont augmenté d'environ trente pour cent (30%) depuis cette date, ce qui constitue un taux de croissance beaucoup plus considérable que celui des salaires dans le reste de l'économie en Angleterre." Est-ce que vous avez eu l'occasion de vérifier cette affirmation?

R Oui, c'est exact.

Q A votre avis, quel serait l'effet de la mise en vigueur d'une telle proposition sur l'efficacité du service?

R Bien, je crois que j'ai dit tout à l'heure que ça enlèverait de l'incentive aux pilotes, et je crois encore - je ne vois pas comment ça peut améliorer le service.

Q J'ai terminé le ré-examen du capitaine Bédard. Maintenant, je puis entamer l'examen des recommandations générales et des postes - des items


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

généraux contenus dans le mémoire de la Fédération avec monsieur Bédard.

LE PRESIDENT:

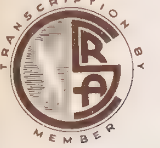
Est-ce qu'il y a d'autres questions, avant que Me Lalonde passe à un autre champ de l'enquête.

Me JEAN BRISSET, c.r.,

pour la Shipping Fed. of Canada:

Q Une question, monsieur Bédard: Vous avez comparé la proposition faite par les Armateurs au service adopté en vertu du rapport Letch, mais avez-vous remarqué que contrairement au système anglais, la proposition des Armateurs au Canada prévoit que chaque année le revenu - l'objectif du revenu du pilote, dans les câdres d'un maximum et d'un minimum, serait négocié, et ne serait pas par conséquent basé automatiquement sur ce que pourrait être l'augmentation ou la diminution des revenus d'une autre catégorie comme les officiers de navires?

R Oui. Maintenant, la discussion est toujours laissée ouverte encore à un revenu plus élevé; par le fait même, je ne crois pas qu'on guérirait ce qui a semblé être le problème. De la manière que les Armateurs le voyaient, c'est qu'il était question de hausser les tarifs, ou de diminuer les tarifs à chaque année, et là, selon le même systeme, on établit un maximum et un minimum, mais tout de même, la porte est encore ouverte pour discuter du tarif.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Maintenant, pas du tarif; les Armateurs ne veulent plus que les pilotes disent " le tarif", ils veulent déterminer le revenu des pilotes.

Q Vous concédez que chaque année, durant la saison d'hiver, il y aura réunion entre représentants des pilotes et représentants des Armateurs et négociations et accord si possible, et en cela pour l'année qui s'en vient le revenu dans les cadres d'un maximum ou d'un minimum...

Q Je ne concède pas ça. C'est la proposition que vous me dites que les Armateurs ont faite.

Q Sur cette base-là, admettons que chaque année, avant le début de la navigation, par exemple, il y ait des rencontres entre Armateurs et pilotes, et qu'on décide là, basé sur l'expérience de l'année précédente, quel sera les revenus dans les cadres d'un minimum et d'un maximum, du pilote, pour l'année qui s'en vient; sur cette base-là, croyez-vous que le système proposé est supérieur à celui suivi en Angleterre où les variations dépendent d'un facteur qui n'est pas un facteur à négocier?

R Il est probablement supérieur, celui que vous proposez, à celui qui est mis en vigueur en Angleterre, mais je crois qu'il est tout de même inférieur à celui qu'on a présentement.

Q Dans le système qu'on a présentement, les négociations se résument ou tournent tout simplement autour des augmentations tarifaires que demandent les pilotes à chaque année?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

R C'est ça. Les pilotes étudient les propositions, et généralement les Armateurs les rejettent sans les regarder attentivement.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Monsieur Bédard, vous avez dit que les pilotes ne désirent discuter que du salaire du pilote - du revenu du pilote.

R Du revenu, oui, basé sur un tarif.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Ce n'est pas ce qu'il a dit.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Que les Armateurs désirent discuter du revenu des pilotes, et non pas du taux de pilotage?

R C'est ça. Les Armateurs désirent fixer un revenu aux pilotes.

Q Est-ce que cette attitude ne résulte pas un peu de l'attitude que les pilotes ont prise dans le passé lors des négociations d'augmentation de tarifs?

R Je ne comprends pas votre question exactement.

Q Est-ce que les pilotes n'ont pas, dans le passé, négocié des augmentations de tarifs avec les Armateurs en signalant aux Armateurs que leur revenu individuel et personnel n'était pas suffisant et


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

qu'une augmentation de tarif était justifiée?

R Ca peut être la cause, oui. Ca peut être la cause, naturellement, si les pilotes vont là pour demander une augmentation de tarifs, la première chose que les Armateurs demandent c'est: Qu'est-ce que ça va produirecomme revenu, de toute manière?

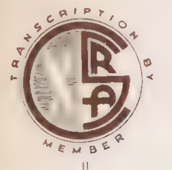
Les pilotes ne sont peut-être pas arrivés là pour dire: Nous désirons une augmentation de tarifs de tant pour cent pour produire un revenu qui va nous rapporter mille dollars ($1,000.00), par exemple; mais les Armateurs regardent cet angle plus que le coût lui-même.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q A votre connaissance, monsieur Bédard, est-ce qu'il n'y a jamais eu des discussions visant à établir une marge de profit minimum et maximum pour les Entreprises Maritimes?

R Pas à ma connaissance.

Q Monsieur Bédard, je vous demanderais de prendre le mémoire présenté par la Fédération des Pilotes du St-Laurent, et avant de passer à l'étude des recommandations générales, j'aimerais vous poser un certain nombre de questions en ce qui concerne le texte même du mémoire. Ces questions sont peu nombreuses, mais il s'agit de points qu'il s'agirait de clarifier devant la Commission. Je vous réfère tout


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

d'abord au paragraphe 4 du mémoire de la Fédération dans lequel vous décrivez la procédure qui a été suivie lors de l'adoption des recommandations générales faites par la Fédération. Vous dites qu'il y a déjà eu discussion lors du congrès général de janvier mil neuf cent soixante et trois (1963), du contenu du mémoire; que subséquemment, une étude détaillée a été faite par chaque conseil d'administration des divers groupements membres. Enfin, qu'il y a eu une approbation des membres délégués de la Fédération lors d'une assemblée générale à Trois-Rivières, le quatre (4) juin mil neuf cent soixante-trois (1963).

R C'est exact.

Q Est-ce que vous étiez présent à toutes ces séances, vous-même?

R Oui.

Q Et à votre connaissance, est-ce que chacune des recommandations qui sont contenues dans le mémoire ont été soumises au conseil d'administration des groupements membres ainsi qu'à l'assemblée générale des membres délégués?

R C'est exact. J'ai accompagné le conseiller juridique à des rencontres avec chaque conseil d'administration des corporations membres où nous avons exposé un projet de recommandation.

Ce projet a été discuté avec les membres des conseils d'administration; ils ont été amendés dans certains cas, et finalement, nous sommes arrivés avec un projet final qui a été présenté aux


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

membres délégués et qui a été discuté et même amendé et adopté par les membres délégués.

Q Au paragraphe 6, vous déclarez que dès mil neuf cent cinquante-neuf (1959), les pilotes avaient considéré l'opportunité d'une Commission Royale d'Enquête sur le Pilotage. Est-ce que vous avez eu connaissance d'une telle suggestion de la part des pilotes, à l'époque?

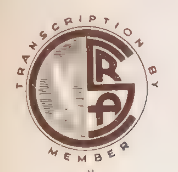
R J'ai lu un compte rendu de ceci dans les journaux; je n'ai pas eu une connaissance personnelle, mais je me rappelle de reportages de journaux auxquels les pilotes avaient demandé qu'une Commission Royale soit appointée afin d'étudier ce projet du bill S-3.

Q Au paragraphe 13 du mémoire, vous déclarez que la Fédération a envoyé deux délégués à l'étranger pour faire une étude du pilotage. Pourriez-vous dire quels étaient ces délégués, et quels pays ont été visités, et quelles ont été les méthodes suvies afin d'obtenir l'information à cette occasion?

R En premier de tout, je dois dire que la proposition de faire envoyer un pilote et l'avocat dans un voyage d'études a été faite lors du congrès général l'an dernier. A l'assemblée des membres délégués, ç'a été adopté à l'unanimité.

Me Lalonde et moi-même, nous sommes partis pour un voyage de près de six semaines en Europe.

Q Excusez-moi de vous interrompre. Vous dites que ç'a été soumis à l'assemblée des membres


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

délégués, et antérieurement, vous aviez dit que ç'a été soumis au congrès général. Est-ce que ç'a été soumis aux deux?

R Les membres délégués ont le pouvoir; ç'a été soumis aux membres délégués lors d'une assemblée du congrès, si vous voulez.

Q Très bien.

R Nous sommes partis pour une période de six semaines, l'hiver dernier, et avons rencontré dans chaque pays que nous avons visité, l'autorité du pilotage qui généralement était le gouvernement, et les représentants du gouvernement et les pilotes eux-mêmes.

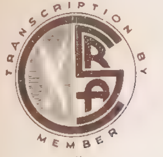
Nous avons visité la France, à Paris, l'information gouvernementale, et des rencontres avec les pilotes de la Fédération des pilotes maritimes de la France.

Nous avons [illegible] généralement dans chaque pays un district de pilotage. Là-bas, ce fut: La Seine, Rouen jusqu'au Hâvre.

Par après, nous avons été en Angleterre...

Q Est-ce que vous avez étudié aussi le district du Hâvre ou seulement le district de la Seine?

R Le Hâvre et la Seine maritime jusqu'à Rouen.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

En Angleterre, nous avons rencontré des représentants du ministère des Transports à Londres même, les représentants de Trinity House, les représentants de L'Union General Transport and Workers Union qui représentent à peu près la moitié des pilotes de Grande-Bretagne.

Par après, nous avons rencontré le monsieur en charge de United Kingdom à Pilots Association qui représente l'autre moitié des pilotes de Grande-Bretagne.

Nous avons aussi été localement sur place pour étudier le système en cours à la Tamise, et avons rencontré les pilotes à Grave's End; nous avons rencontré les pilotes de Southampton, ceux de Liverpool et de Manchester, ainsi que ceux de Glasgow.

Par après, nous avons pris connaissance de la Hollande où nous avons eu des entrevues avec les pilotes et les représentants du gouvernement.

La Belgique, la même chose. Nous avons eu des entrevues avec, encore une fois, les pilotes, les représentants du gouvernement; ainsi de suite, au Danemark, en Suède, en Allemagne et au canal de Suez.

Au canal de Suez, nous nous sommes rendus à Ismael qui est le point de contrôle central;


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

nous avons eu de longues discussions avec l'autorité là-bas, qui est une compagnie indépendante du gouvernement.

En Italie et de retour en France pour une dernière discussion avec les représentants du gouvernement et des pilotes.

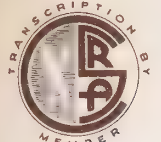
Lors de ces entrevues..

Q Excusez-moi, je vois que vous n'avez pas mentionné la Norvège. Est-ce que vous êtes allés là aussi?

R Oui. Lors de ces entrevues, nous avons suivi une procédure: Avant de partir du Canada, nous avions préparé, avec l'aide du conseil d'administration, une série de questions auxquelles nous désirions avoir des réponses, et lorsque nous étions en entrevue avec ces gens-là, nous posions des questions et nous avions des réponses qui étaient faites, et le soir, nous mettions sur bandes de dictaphone nos notes. Ces bandes étaient expédiées au Canada, et notre secrétaire en faisait un texte au dactylo, et j'en ai ici une copie de ces notes, et avec la permission de monsieur le Juge, j'aimerais y référer de temps à autre, lors de mon témoignage.

LE PRESIDENT:

Il n'y a pas d'objection, je crois; ce sont des notes du témoin. Alors, par conséquent, il a le droit de s'en servir.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Me MARC LALONDE, c.r.,
Pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Je note aussi que vous êtes allés aux Etats-Unis. Pourriez-vous décrire quelles ont été vos activités aux Etats-Unis, à cet égard?

R Les rencontres aux Etats-Unis ont eu lieu à Washington et à New York Nous avons limité notre étude au système de la côte de l'Est, et non pas le système des Grands Lacs.

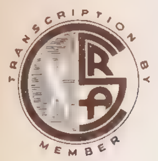
A Washington, nous avons rencontré le représentant des pilotes là-bas, ainsi que le secrétaire de la compagnie du canal de Panama qui nous a fourni des informations sur le pilotage du canal de Panama.

A New York, nous avons rencontré les présidents des associations de pilotes du port de New York, de l'état de New York et de l'état du New Jersey.

Q Est-ce que vous avez eu l'occasion de rencontrer aussi à Washington l'administrateur du pilotage des Grands Lacs?

R Oui.

Mr. ROBERT K. SMITH,
commissaire:
My Lord, I would like to ask the witness a question here. You mentioned when you were in London you visited Trinity House. My question


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

is: In your contacts there or elsewhere did you have any chance to interview the shipping industry, apart from the pilotage of it?

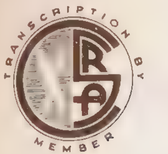
A No. We limited our research and interview writ the governmental authorities and the pilots.

Mr. ROBERT K. SMITH,
commissaire:
Thank you.

A The one occasion where we met with people that are, may be, closely related with the shipping industry were some people in Lloyd's of London when we asked various questions about insurance for shipping, for instance.

Mr. MARC LALONDE, Q.C.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
In your contacts with the Trinity House representations in Southampton did you have an opportunity ofmeeting representatives of the shipping industry on that occasion?

A Yes, I am sorry I had forgotten this. In Southampton we met writ the Board of Commissioners of Southampton. Representatives of the shipping industry are on this Board.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Je voudrais, monsieur Bédard, que vous passiez à la page 23 du texte français qui contient une ligne intitulée "Taux de pilotage à diverses époques de 1788 à 1956." Est-ce que vous auriez quelques commentaires ou quelques points que vous aimeriez souligner particulièrement dans cette table?

R Oui. En premier lieu, je dois dire que cette table n'a paséte préparée par moi-même, et qu'un autre témoin pourra donner une évidence assez complète sur la préparation de la table, mais j'y ai aperçu moi même uneerreur qui s'est sans doute glissée. C'est que dans les années mil neuf cent trente (1930), dans une circonscription qui est la circonscription des Pilotes du Bas St-Laurent, il y a eu des baisses de tarifs, en pourcentage...

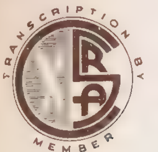
LE PRESIDENT:

Q D'ailleurs, je crois qu'on passe de 1882 à 1947, n'est-ce pas?

R Oui.

Q Il y a quelque chose qui manque entre les deux.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Le témoin a des références aux ordres en conseil à l'époque, votre Seigneurie.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

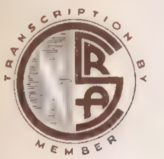
LE TEMOIN:

R Le quinze (15) avril mil neuf cent trente-deux (1932), il y a eu une diminution, par ordre en conseil, de trois pour cent (3%). Malheureusement, je n'ai pas le numéro de cet ordre en conseil.

Le vingt-quatre (24) avril milneuf cent trente-trois (1933), l'ordre en conseil numéro 777, une diminution de sept pour cent (7%); et le huit (8) mai mil neuf cent trente-quatre (1934), l'ordre en conseil 913, une diminution de sept pour cent (7%).

Le vingt-trois (23) avril mil neuf cent trente-cinq (1935), ordre en conseil 1947, quatre pour cent (4%); et le neuf (9) avril mil neuf cent trente-six (1936), l'ordre en conseil 901, quatre pour cent (4%); et le trente (30) mars mil neuf cent trente-sept (1937), ordre en conseil 639, quatre pour cent (4%).

J'ai moi-même fait un calcul qui peut sembler assez intéressant. J'ai pris à un bateau hypothétique, un tirant d'eau de trente pieds (30') avec un tonnage net de quatre mille tonnes, et j'ai fait naviguer ce bateau sur le St-Laurent, dans la période d'hiver, par exemple, c'est-à-dire, après le vingt (20) novembre, et pour fins de calcul, j'ai pris: vingt (20) novembre mil huit cent soixante et douze (1872). Le tarif, à ce moment-là, représentait, calculé sur la base de trente pieds (30'), quatre mille tonnes net, un montant de $151.81.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Alors, pour le vingt et un (21) avril mil neuf cent quarante-sept (1947), le tarif, encore une fois calculé avec le même bateau et le même tirant d'eau et le même tonnage, rapportait $235.50; alors que le vingt et un (21) novembre mil neuf cent cinquante-deux (1952), ce même bateau aurait rapporté $176.00; et le vingt et un (21) novembre mil neuf cent soixante-trois (1963), il aurait rapporté $186.00.

Maintenant, il est intéressant de noter que le principe d'un tarif plus élevé pour la navigation d'hiver a été reconnu depuis 1812. On voit que le tarif est plus élevé pendant une période, jusqu'en mil neuf cent cinquante-deux (1952).

En mil neuf cent cinquante-deux (1952), on a eu alors un taux uniforme pour la saison, et en mil neuf cent soixante et un (1961), on a eu le nouveau tarif d'hiver qui consiste en cent dollars ($100.00) pour le deuxième pilote - jusqu'à concurrence d'un montant de cent dollars ($100.00) pour le deuxième pilote.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Vous prenez un navire hypothétique, à partir de 1872. Est-ce qu'il existait des navires, à cette époque, qui pouvaient tirer trente pieds (30'), comme vous l'avez indiqué?

R Oui, il en existait, mais ils étaient rares. Actuellement, il y a eu le Great Eastern,


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

je crois, qui a remonté le St-Laurent jusqu'à Québec, à peu près à cette époque-là.

Q Votre Seigneurie, j'aimerais maintenant attirer l'attention de la Commission sur le paragraphe 117 du texte français. Je note qu'à la findu paragraphe 117, il y a une citation dont on ne donne pas la référence exacte, mais la référence se trouve au bas de la page. Il s'agirait d'insérer cette mention, par exemple numéro1, entre parenthèses, à la fin de cette citation. Il s'agit d'un extrait du rapport de la Commission Royale sur le Cabotage, à la page 44.

Ceci apparaît à la page 46 du texte français.

LE PRESIDENT:
Cette référence apparaît...

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
A la page 44 du texte anglais.

LE PRESIDENT:
A la page 45...

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Du texte anglais.

LE PRESIDENT:
Texte français, numéro 3.

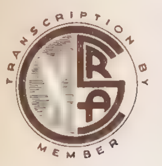


Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Oui, il y a eu deux références:
Une référence numéro 3 au bas de la page ne devrait pas être là; il n'y a pas d'item numéro 3; et à la page 46, vous avez encore au bas de la page la référence au rapport de la Commission Royale sur le Cabotage.

Q J'aimerais maintenant attirer votre attention sur le paragraphe 167. Ce paragraphe suit une analyse du calcul des heures de travail hebdomadaire fait à partir des statistiques compilées par divers pilotes durant la saison de mil neuf cent soixante-deux (1962); et au paragraphe 166, vous déclarez qu'il vous semble essentiel de computer les heures de travail des membres à partir non pas du trajet effectif seulement, mais en tenant compte de l'ensemble du temps requis entre le départ du domicile et le retour du pilote à ce dernier endroit, pour chaque voyage.

Et le paragraphe 167 déclare: "Ce mode de calcul est d'ailleurs celui qui est utilisé dans plusieurs pays étrangers, notamment la Belgique la Hollande et la Suède." Est-ce que vous avez eu l'occasion d'étudier cescas particuliers?

R Oui, j'ai eu l'occasion d'étudier les cas particuliers, et ça devrait se lire: "La Belgique, la Hollande et l'Allemagne," et non pas.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

"La Suède".

Q Il faut remplaçer le mot "Suède" par: "Allemagne"?

R Par "Allemagne".

Q Voudriez-vous expliquer comment se font ces calculs dans ces pays?

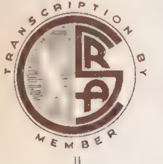
R Oui, certainement. J'aimerais tout de même vous dire avant que le principe du calcul peut être utile pour certains taux, mais que tout de même, il ne faut pas oublier qu'en fait le pilote est là pour donner un service, et qui n'est pas un service horaire.

De toute façon, lorsqu'il y a un calcul qui a été fait dans ces pays pour en arriver aux heures de travail des pilotes, on a toujours pris en considération le temps du départ du domicile jusqu'au retour au domocile.

LE PRESIDENT:

Q Sur le domicile, le domicile réel du pilote, ou son domicile élu au bureau du pilotage?

R Ceci peut varier. Nous allons prendre le cas de la Hollande où le pilote est alloué une demi-heure avant son départ du domicile, c'est-à-dire que supposons le pilote est appelé pour partir à minuit, on l'appelle à dix heures pour partir à minuit, son temps effectif en devoir compte à partir de onze heures et trente, et tout le temps va courir de son domicile à la station de pilotage, et de la station de


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

pilotage au navire, le pilotage effectif du navire jusqu'à l'autre station ou jusqu'à la mer, le temps d'attente sur l'autre station ou à la mer, et le temps de retour jusqu'au domicile, soit par bateau ou soit par transportation terrestre, et jusqu'à la station de pilotage est alloué comme temps effectif de travail, et de la station de pilotage à chez lui on alloue une demi-heure, quelque chose du genre.

Q J'entends: De son domicile réel à la station de pilotage, il y a un temps arbitraire qui est fixé pour tous les pilotes?

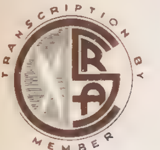
R Sur le retour, non pas sur le départ.

Lors du retour, le pilote vient se rapporter à la station, et on dit: Maintenant, vous êtes à la station; dans une demi-heure, vous serez considéré comme n'étant plus effectivement sur le service de ce voyage-ci.

Q C'est la même chose au départ aussi, puisqu'on lui donne une demi-heure d'avis et que cette demi-heure d'avis là compte?

R Oui. Ce n'est pas la même chose au départ, parce qu'une demi-heure d'avis est une attente au domicile.

Q En d'autres termes, ce que je voudrais savoir, c'est si le pilote demeure voisin de la station de pilotage, ou s'il demeure à trois milles, si on va calculer le même temps pour chaque pilote ou un temps différent pour chaque pilote?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

R Je peux y référer. Le système de Hollande est excessivement compliqué; c'est un système d'employé civil, et justement, pour ce trajet, on a fait jusqu'à deux cents calculs, pour calculer exactement le temps de retour, si vous voulez; le système est excessivement compliqué.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Vous pouvez référer à vos notes, monsieur Bédard.

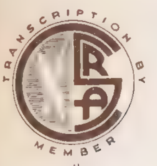
LE PRESIDENT:

Q Alors, c'est un domicile effectif qu'ils ont trouvé?

R ..... ils ont calculé d'abord pour un total de quarante-cinq heures de travail par semaine; leur semaine est basée sur 45 heures. Maintenant, l'objectif des pilotes là-bas est maintenant d'avoir un temps de deux heures qui devait être compris avant le départ du domicile, parce que c'est un temps d'attente, et ils ne sont pas libres, et on demande ici de réduire le nombre d'heures d'ouvrage à 37 heures et demie.

Alors..... on peut s'aperçevoir que la discussion a changé du salaire aux heures d'ouvrage, dans ce système.

En Allemagne, on procède de la même manière pour les heures consacrées à l'ouvrage, seulement


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

que la proportion du temps d'attente hors de domicile, sur l'autre station, n'est pas calculée à cent pour cent d'heures d'ouvrage. On ne nous a pas révélé quel était le pourcentage alloué. Ca peut être 60%, 70%, mais ça ne nous a pas été révélé.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Maintenant, est-ce qu'en Allemagne aussi on compte le temps d'absence sur l'autre station, disons, la station au bout du trajet, comme faisant partie des heures travaillées?

R Oui, absolument

Q Et en Belgique, est-ce que la situation est analogue à l'Allemagne ou la Hollande?

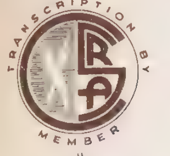
R Oui, en Hollande, ce sont des employés civils; en Belgique ce sont des employés civils. En Allemagne, ce sont des pilotes à entreprise libre

J'élaborerai plus longuement sur chaque système tout à l'heure.

La Belgique est aussi sur le même système; le temps effectivement consacré au pilotage est calculé du départ au domicile au retour à la station.

Panama est aussi identique pour fins de calcul d'heures d'ouvrage lorsqu'on est hors du domicile.

Dans plusieurs de ces cas, le pilotage est un pilotage à sens unique.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Q Vous dites que dans plusieurs de ces cas le pilotage est un pilotage à sens unique. Est-ce que vous avez des cas particuliers où le pilotage est à sens unique, parmi les exemples que vous avez mentionnés?

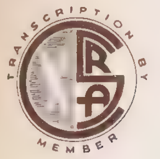
R La Hollande est un pilotage à sens unique; les distances sont assez courtes. Ce qui arrive, le pilote part de son domicile, va prendre le bateau dans le port, par exemple, descend jusqu'à la mer et revient par transportation terrestre quelconque, et lorsque le contraire s'impose, il part de terre, il s'en va chercher le bateau à l'autre bout de la station.

Q Et à Panama, quelle est la situation, à votre connaissance? Est-ce que c'est à sens unique aussi ou si c'est double?

R Je crois que c'est à sens unique. Je vais vérifier..... oui, le temps de travail des pilotes à Panama est calculé à partir de l'heure à laquelle le pilote est appelé en devoir jusqu'au moment où il revient chez lui. Le trajet, en temps ordinaire, il aura, pour revenir au port d'attache environ une heure vingt minutes.

LE PRESIDENT:

Q Vous dites qu'il revient chez lui, s'il est obligé de se rapporter en arrivant de chez lui au poste de pilotage, parce qu'une bonne journée ça peut lui prendre une demi-heure pour aller de chez lui, à cause du trafic, et le lendemain, ça peut lui prendre une heure et demie?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

R A Panama, je ne sais pas, je n'ai pas l'information. En Belgique, il est obligé de se rapporter à la station de pilotage.

Q C'est l'heure à laquelle il arrive réellement de chez lui, il se rapporte, et c'est cette heure-là qui est consignée?

R Oui.

Q Tandis qu'en Hollande, tantôt vous disiez qu'il y a un nombre d'heures fixe?

R Une demi-heure pour retourner chez lui.

Q C'est un domicile arbitraire en Hollande, tandis qu'en Belgique c'est le domicile réel, et à Panama, vous ne savez pas?

R C'est ça.

Q Et en Allemagne?

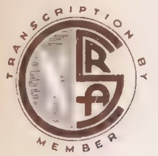
R ..... je n'ai pas l'information pour l'Allemagne.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Vous pourriez vérifier, capitaine, et si vous la trouvez, après le "lunch", vous la donnerez.

ADVENANT 12·50 HEURES P.M., LA COUR EST AJOURNEE A 2:30 HEURES P.M.

- ET LE DEPOSANT NE DIT PLUS RIEN POUR LE MOMENT -


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Je, soussigné, sténographe officiel, étant dûment assermenté, certifie par les présentes que la déposition ci-dessus est la transcription exacte et fidèle de mes notes sténographiques.

G. OSCAR BOISJOLY
Sténographe Officiel.

C A N A D A

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME.

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, Président

ROBERT K. SMITH, commissaire,
HAROLD A. RENWICK, commissaire,
Me GILBERT NADEAU, c.r., secrétaire

Le treizième jour de janvier, l'an mil neuf cent soixante et quatre, a comparu comme témoin

Capitaine ANDRE BEDARD -
TEMOIGNAGE CONTINUE.

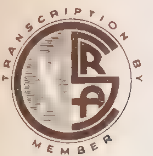
Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent.

Q Monsieur Bédard, à l'ajournement, vous deviez examiner pour voir quelle était la situation en Allemagne, je crois?

R Oui.

Q Est-ce que vous avez eu le temps d'examiner ceci en rapport avec le calcul du fardeau de travail des pilotes?

R C'est ça, et un exemple que nous avons pris, sur la rivière Elbe, des pilotes qui amènent les bateaux jusqu'à Hambourg, on alloue tout d'abord trois heures de temps au pilote avant que celui-ci se


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

fasse assigner définitivement à un navire, à la station de pilotage.

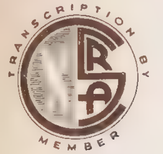
On calcule ensuite le temps de se rendre de la station de pilotage sur le remorqueur; du remorqueur au navire, du navire à la station Bruns - buttel où le pilote en provenance de Hambourg débarque.

On calcule encore le temps d'attente à cet endroit, le temps du voyage du remorqueur ou du bateau-pilote en provenance de Hambourg, et le temps de retour à Hambourg. On calcule encore le temps d'attente à cet endroit à Brunsbuttel, toujours, le temps du voyage du remorqueur ou du bateau-pilote au navire et le temps du voyage de retour ainsi de suite, à l'expiration du voyage de retour, la somme de trente minutes pour permettre au pilote de retourner chez lui.

Q Maintenant, est-ce que ce temps est calculé à la même valeur: Cent pour cent?

R Non, c'est ce que je disais: Un pilote en service en Allemagne n'a pas cent pour cent, contrairement à la Belgique ou la Hollande où le temps est compté et a une valeur de cent pour cent.

Q Maintenant, si vous voulez passer au paragraphe 222, page 91 du texte français, le paragraphe déclare: "Enfin, si on désire comparer les revenus des pilotes du St-Laurent avec ceux des pilotes des autres pays, il faudrait tenir compte des bénéfices d'appoint dont ceux-ci sont fréquemment bénéficiaires. Ainsi, dansplusieurs cas à l'étranger, les pilotes ne


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

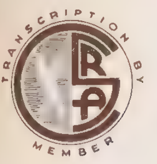
paient aucune contribution à un fonds de pension, mais les pilotes à la retraite ont droit à une somme correspondant au tiers du revenu des pilotes actifs. De tels bénéfices d'appoint peuvent constituer un revenu indirect important."

Est-ce que vous avez eu l'occasion d'examiner des systèmes analogues à celui dont il est question dans ce paragraphe?

R Oui, le système d'appoint qui est le plus important et qui ne paraît pas sur le revenu du pilote, dans trois pays, par exemple, la France, l'Italie et celui de l'état de New York, au point de vue système de fonds de pension, les pilotes, lorsqu'ils deviennent membres d'une station comme celle de Rouen, par exemple, sont propriétaires de trois ports dans l'Association; ils divisent le fonds commun à parts égales.

Lorsqu'ils prennent leur retraite, cette part dans l'Association est réduite à un tiers des revenus des pilotes en activité; c'est-à-dire que la pension est garantie par les pilotes qui sont présentement en activité, et le système a l'avantage que où il y a de l'inflation, la pension du pilote sera toujours proportionnelle avec le pilote en activité.

Ceci se voit aussi en Italie qui a le même système, jusqu'à concurrence de cinquante pour cent (50%) du revenu du pilote en activité; et on alloue une limitation que ce cinquante pour cent (50%) ne doit pas être plus que deux et demi de la totalité du


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

revenu brut.

Alors, là, à cet endroit, il y a une variance qui peut être une pension basse ou haute selon le nombre de pensionnaires, mais en plus de ça, ils ont une pension des marins de l'état.

L'état de New York prévoit le même système, mais la proportion est de un quart du revenu du pilote actif pour le pensionner, plus la somme de vingt-cinq dollars ($25.00) mensuellement.

Q Si je comprends bien, ceci signifie que le revenu du pilote actif ne comprend aucune déduction pour fins de sa propre pension, sa propre retraite?

R Non, il n'y a aucune capitalisation qui est faite pour une retraite; la pension est toujours payée sur le revenu présent des autres pilotes en activité.

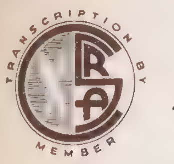
(Le témoin est questionné en anglais par monsieur le commissaire Smith, par Me Lalonde, par le Président).

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Vous avez référé au cas de la France, et vous donnez l'exemple de Rouen en particulier. Est-ce que la règle du quart, si on peut dire, du revenu du pilote actif est appliquée partout en France?

R La règle du tiers?

Q Du tiers?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

R Oui.

Q Page 143 du texte français, paragraphe 352, vous déclarez et je cite:

"Ainsi, il est significatif qu'en matière du fardeau de travail, il nous a été impossible de trouver un seul pays où le calcul était fait d'une façon aussi préjudiciable aux pilotes qu'au Canada."

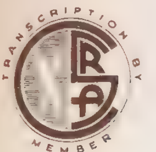
Est-ce que vous avez eu l'occasion de vérifier dans chaque pays que vous avez visité la façon de computer, si on le faisait, le fardeau de travail?

R Oui, Nous en avons discuté ce matin: Tous les endroits où on tient des statistiques approfondies du fardeau de travail, on tient compte du temps à partir du domicile ou de la station de pilotage au retour soit au domicile soit à la station de pilotage.

Certainspays ont une étude approfondie de ce temps-là, spécialement les pays où les pilotes sont des employés civils.

Les endroits où les pilotes sont entrepreneurs libres, on en tient considération, mais c'est assez, je dirais, seulement pour comparaison. Le pilote entrepreneur libre se soucie moins de ses 40 heures que le pilote à salaire.

Q Maintenant, voulez-vous passer au chapitre sur les exemptions, paragraphe 375 et suivants. Dans ces paragraphes, vous examinez les arguments qui ont


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

été en général utilisés à l'appui d'une demande d'exemption en faveur de navires de lacs ou de navires côtiers sur le St-Laurent, et vous tentez de démontrer qu'il est faux qu'il y ait un principe à l'effet que les navires côtiers, généralement, seraient exempts des droits de pilotage dans d'autres pays. Encore là, il s'agit d'une question que vous avez eu l'occasion d'étudier lors de votre voyage?

R Oui.

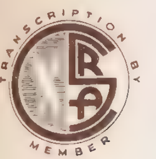
Q Et est-ce que dans chaque pays, vous avez fait une étude à ce sujet?

R Exactement.

Q Pour les fins du dossier, Votre Seigneurie, je donnerai directement les références, les cas - les règlements ou les diverses lois, dans les cas qui sont mentionnés ici, et après entente avec le secrétaire et le conseiller juridique de la Commission, s'il n'y a pas possibilité pour la Commission d'obtenir ces documents, ou si ces documents ne sont pas déjà entre les mains de la Commission, je déposerai la copie que j'ai à ma disposition, ou encore une photocopie du document.

LE PRESIDENT:

Vous avez dû être informé que nous allons faire descendre cette semaine, ici, tous les documents que nous avons, afin de pouvoir les comparer, pour voir s'ils sont complets, s'ils sont exactement la même chose.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

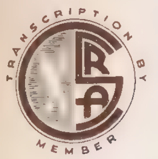
Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
De toute façon, je donnerai des références et des citations pour le moment, et s'il y a lieu de déposer des documents, on pourra les déposer tous ensemble à la même occasion.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
Après vérification.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Après vérification et comparaison

(Le témoin est interrogé en anglais par monsieur le Commissaire Smith, par le Président et par Me Lalonde).

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Q Si vous permettez, monsieur Bédard, je vais donner des références: Votre Seigneurie, le paragraphe 375 D réfère à la législation anglaise. Alors, le principe général dans la loi britannique se trouve à l'article 11 de la loi sur le pilotage, 1913. Les dispositions concernant la Tamise et Southampton se trouvent dans le manuel, une brochure intitulée "General By-Laws applying to Trinity House, outport pilotage districts," et l'article 58 de ces règlements


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

donne la disposition suivante au paragraphe 1:

"The following classes of ships when not carrying passengers shall be exempt from compulsory pilotage: 1.Ships trading coastwise and home trade ships trading otherwise than coastwise up to a gross tonnage of: A 35000 tons in the isle of Wight, Weymouth, Plymouth, Falmouth, Dartmouth, Brixham, Milford and Barrow districts.

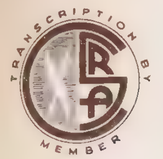
B. 1,500 tons in all other outport districts.

2. Ships up to 1,500 tons gross tonnage whose ordinary course of navigation does not extend beyond the seaward limits of any habour authority witihin any of the outport districts Whilst navigation within those limits."

En fait, on vise surtout les remorqueurs des ports et des choses comme ça, des navires mêmes des ports, à ce moment-là. Alors, l'exemption de 1,500 tonnes brutes à laquelle on réfère aussi à 375 sur la rivière Humber, c'est dans le port, c'est en vertu de cet article 58 des règlements généraux de Trinity House qui limitent à 1,500 tonnes l'exemption dans tous les autres ports que ceux que j'ai mentionnés où l'exemption est de 3,500 tonnes brutes.

LE PRESIDENT:

Maintenant, ceci va revenir assez souvent; est-ce que ça ne serait pas mieux, actuellement


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

d'avoir au fur et à mesure une cote, quitte à vérifier si on les a; et si on ne les a pas, on s'arrangera pour en avoir des copies.

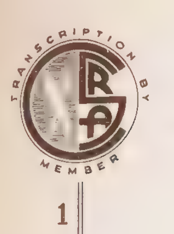
Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Et quitte à compléter les cotes, si nécessaire.

LE PRESIDENT:
Alors, est-ce que vous allez donner une cote immédiatement à celui-ci?

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
S'il vous plaît, oui: Pièce numéro 873: Pilotage Act 1913 United Kingdom, General By-Laws applying to Trinity House outport pilotage districts.

J'ajouterais ici un manuel intitulé: London Pilotage District By-Laws, Liverpool Pilotage District By-Laws relating to pilotage. Et c'est tout pour la référence.

En ce qui concerne Liverpool, je réfère à la Commission, au sujet de l'exemption, à l'article 118 dans Liverpool Pilotage District By-Laws qui se lit comme suit:


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

"In addition to the ships or vessels excepted from compulsory pilotage under section 11 (3) of the Pilotage Act, 1913, and by the provisoes to section 5 of the Liverpool Pilotage order, 1920, ships trading coastwise.

A. Of a gross tonnage not exceeding 250 tons, or,

B. If in ballast of a gross tonnage not exceeding 500 tons,

Shall, if not carrying passengers, be exempt from compulsory pilotage within the pilotage district."

En ce qui concerne la situation dans le district de pilotage de Londres, c'est-à-dire la Tamise, je réfère la Commission à la partie 9 intitulée "By-Laws relating to exemption from compulsory pilotage", à l'article 1 qui se lit comme suit: "

1. Ships of the following classes, when not carrying passengers, are exempted from compulsory pilotage in the district, viz:

(i) Ships of less than 3,500 tons gross tonnage trading coastwise;

(ii) Home trade ships of less than 3,500 tons gross tonnage trading otherwise than coatswise;

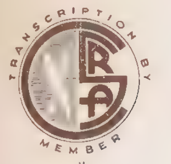
(iii) Ships of less than 1,500 tons gross tonnage whose ordinary course of navigation does not extend beyond the seaward limits of any harbour authority within the district whilst navigating within those limits."

Q Monsieur Bédard, le paragraphe E du paragraphe 375 réfère au cas des capitaines-pilotes en Angleterre et à Glasgow en particulier. Pourriez-vous élaborer là-dessus?

R Oui, je pourrais élaborer là-dessus en mentionnant par exemple un cas que vous venez de mentionner, qui est celui de Liverpool, où nous avons vu que les bateaux exemptés sont d'un tonnage très restreint, et tellement restreint que ceci n'exemptait pas par exemple les traversiers qui ont passé de Liverpool à Beacon Head , où les bateaux qui sont constamment dans l'arrondissement.

A ce moment-là, vu que Leverpool est un port où le pilotage est obligatoire, le loi prévoit qu'il peut y avoir des certificats de capitaine-pilote, et ces capitaines-pilotes sont — le candidat doit passer un examen devant le Board of Commissionners de Liverpool, et on lui émet un certificat qui lui donne la permission de faire du pilotage dans le port de Liverpool. En pratique...

Q Excusez, est-ce que ça veut dire: Se piloter soi-même, ou faire du pilotage?



ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

R Piloter soi-même, piloter son bateau.

En pratique, ceci se limite à des petits navires de tonnage restreint qui sont constamment dans l'arrondissement de cette côte.

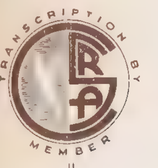
Q Avez-vous une idée du tonnage dans le cas de Liverpool?

R C'est moins de mille tonnes brutes; il peut y avoir quelques exceptions, mais elles sont très restreintes.

Q On réfère à un cas, on dit au paragraphe E, on dit: "On connaît un seul cas en Angleterre d'un capitaine détenant un brevet de capitaine-pilote pour un navire dépassant 4,000 tonnes brutes."

Est-ce que ce fait vous a été relaté par plus d'une personne, et êtes-vous au courant de ce fait en détail?

R Oui, ce cas nous a intéressé parce que c'est un capitaine qui était sur un navire côtier, mais tout demême, ce navire était de construction pour faire de la navigation en haute mer, et nous avons demandé auxpilotesde Southampton ou plutôt à une personne en autorité de Trinity House qu'est-ce qui en était. Ils ont dit que ce capitaine s'était assuré une licence pour faire du pilotage dans la Tamise et à Southampton, mais qu'en pratique il ne s'en était jamais servi, et c'est la seule instance que nous avons vu un certificat de capitaine-pilote qui était donné à un pilote avec un


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

navire d'aussi gros tonnage.

Q Est-ce que vous avez eu l'occasion de discuter ce cas avec les autorités de Trinity House à Londres même?

R Oui.

Q Et est-ce que vous avez discuté de l'allégation à l'effet que ces brevets de capitaine-pilote ne s'appliquent qu'à des navires d'une jauge inférieure en pratique à 3,500 tonnes brutes?

R Oui.

Q Et quelle a été l'opinion qui vous a été donnée à ce moment-là?

R Bien, c'est que les certificats de capitaine-pilote sont donnés dans les ports où le pilotage est obligatoire et où l'exemption prévue dans la loi est très restreinte, et ceci pour les petits navires à fort petit tonnage.

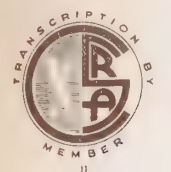
Q En ce qui concerne le cas du port de Glasgow, l'application du port de Glasgow, pargraphe E, est-ce qu'il s'agit d'une information qui vous a été transmise à vous-même lors de votre visite?

R Oui, c'est exact.

Q Est-ce que c'est une information provenant de pilote ou de l'autorité de pilotage locale?

R Ca vient de l'autorité de pilotage locale.

Q Paragraphe E, on cite le cas de la Hollande, on dit que les seuls navires exempts sont les navires côtiers ayant une jauge inférieur à 500 ton-


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

nes brutes, être sur lest et avoir un tirant d'eau inférieur à 21 décimètres; et le paragraphe se termine en disant: "On comprendra que dans une telle situation, il n'y ait dans toute la Hollande que de quinze à vingt navires, pour la plupart des transbordeurs et des péniches, qui jouissent de ce privilège,"référant au privilège de capitaine-pilote, à cause des obligations qui sont imposées?

R Ceci nous a été dit par les pilotes et par les représentants du gouvernement à La Haye.

LE PRESIDENT:
Ca ferait un tirant d'eau d'environ un pied?

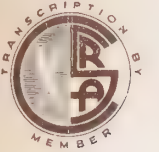
Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Vingt et un décimètres, ça ne fait pas beaucoup.

LE PRESIDENT:
Un pied, environ; un quart de mètre.

LE TEMOIN:
R C'est 2.1 mètres.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Shipping Federation of Canada:
Deux mètres; sept à huit pieds.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

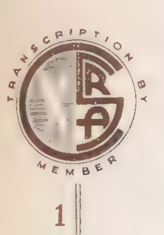
Encore là, Votre Seigneurie, j'ai à ma disposition une série complète des règlements de la loi Hollandaise, et je vérifierai. Maintenant, on peut toujours donner une cote immédiatement à ce document: 874, loi et règlements du pilotage en Hollande Le secrétaire de la Commission aura l'occasion de pratiquer son néerlandais.

Q Paragraphe G, vous référiez à la situation en Belgique Est-ce que vous avez obtenu une information de pilotes?

R Et de l'autorité gouvernementale.

Q Et de l'autorité gouvernementale. Alors, document qui est non pas la loi, parce qu'il ne semble pas exister de loi sur le pilotage comme tel en Belgique, mais plutôt un décret royal sur le pilotage, auquel on pourra donner un numéro immédiatement: 875, règlements sur le pilotage en Belgique, mil neuf cent cinquante-neuf (1959). Enfin, l'édition est de mil neuf cent cinquante-neuf (1959); le règlement est antérieur à ceci de beaucoup.

Enfin, le paragraphe H réfère à la situation en France, et je réfère ici à l'article 3 de la loi française qui limite le tonnage, - si vous voulez, Votre Seigneurie, je peux le lire immédiatement pour qu'il soit traduit dans le dossier. Ca se lit


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

comme suit, article 3:

"Les tarifs de pilotage continueront d'être établis d'après la jauge nette des navires.

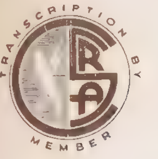
Sauf les cas exceptionnels déterminés par les règlements locaux, sont affranchis de l'obligation de prendre un pilote, les navires à voile d'une jauge nette à cent tonnaux et les navires à propultion mécanique d'une jauge nette inférieure à 150 tonnaux.

Sont également affranchis de cette obligation, quel que soit leur tonnage, les bâtiments à propultion mécanique, remorqueurs, ainsi que les porteurs, dragues, chalands, bateaux annexes, etc., affectés exclusivement à l'amélioration, à l'entretien et à la surveillance des ports et de leurs accès, ainsi que les bateaux du service des phares et balises.

Dans les ports d'accès particulièrement facile où des licences de capitaine-pilote ont été instituées en faveur des capitaines de navires, en vertu d'actes règlementaires, ces licences pourront continuer d'être délivrées au capitaine de navire possesseur du brevet de capitaine au long cours, au cabotage ou de la marine marchande."

R Il y a un certificat de capitaine de marine marchande en France, qui existe, et un certificat de capitaine au long cours.

Q J'aimerais déposer ici un document intitulé "bulletin officiel de la Marine Marchande, édi-


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

tion méthodique, Volume 19, pilotage." Il s'agit d'un document qui contient la loi sur le pilotage, les décrets et arrêtés ministériels français en vertu de la loi sur le pilotage, les extraits de la principale jurisprudence française en matière de pilotage et les circulaires ministérielles les plus importantes se rapportant au pilotage en France.

Je crois, d'après ce que le secrétaire m'a dit, que la Commission n'a pas eu ce document, mais a eu simplement le décret et le texte de la loi même.

J'ai eu moi-même à travailler assez abondamment dans ce volume, et je crois qu'il serait detrès grand intérêt qu'il soit à la disposition de la Commission, et que la Commission en prenne une connaissance approfondie. Il y a des commentaires élaborés sur la loi française.

LE PRESIDENT:
Si vous voulez déposer votre exemplaire, nous verrons en obtenir un nous-mêmes et nous vous le remettrons.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
876.

J'annexerais à cette cote le décret - une copie du décret du vingt-huit (28) avril mil neuf cent cinquante-


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

huit (1958) concernant la Seine, et qui a pour effet de limiter à cinquante tonnes net l'exemption dans la circonscription du pilotage de la Seine jusqu'à Rouen.

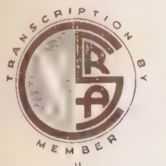
Q L'article 3 de la loi française sur le pilotage, monsieur Bédard, réfère au certificat de capitaine-pilote. Est-ce que vous avez eu l'occasion de vous informer sur la situation en France quant à ces certificats de capitaine-pilote?

R oui. Il n'y en a pas eu d'émis depuis mil neuf cent trente-neuf (1939).

D'ailleurs, il y a présentement en France une commission d'études sur l'organisation du pilotage dans les eaux maritimes, et nous avons eu d'un rapporteur de cette Commission l'avant-rapport, si vous voulez, de la Commission, et l'on s'aperçoit qu'on recommande que ce soit discontinué, qu'il n'y ait plus de brevet de capitaine-pilote.

A toutes fins pratiques, depuis mil neuf cent trente-neuf (1939), il n'y en a pas eu d'émis. Alors, en pratique, ça ne se fait plus.

Q Le paragraphe I réfère à la situation en Allemagne. Vous référez à la situation dans le cas du canal de Kiel, et ailleurs, en rapport avec la situation de capitaine-pilote. Est-ce que vous pourriez expliciter, élaborer là-dessus?



ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

R En Allemagne, en pratique, les navires de tonnage - je dirais de 1,500 tonnes brut et au-dessus prennent des pilotes à tous les endroits, même si la loi n'oblige pas le pilotage obligatoire ou le paiement obligatoire.

Toutefois, on a mis une restriction, comme c'est prévu à la loi qu'on peut mettre des restrictions, et on a imposé dans le canal de Kiel le pilotage obligatoire pour tout navire ayant une jauge supérieur à cinq cents tonnes brut.

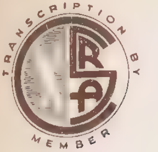
Q Et est-ce que vous avez obtenu l'information des autorités gouvernementales concernant la non existence de certificat de capitaine pilote en Allemagne?

R Oui, le représentant gouvernemental nous a dit que ça n'existait pas.

Q Pargraphe J, Votre Seigneurie, réfère à la situation en Italie.

LE PRESIDENT:
Pour l'Allemagne, est-ce que vous déposez...

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Ah, excusez. Je n'ai pas présentement le règlement concernant la situation au canal de Kiel. Maintenant, j'ai - je m'excuse, je retire ce que j'ai dit; j'ai maintenant les rè-


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

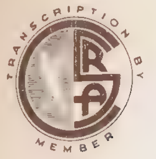
glements de pilotage pour la mer du Nord et le canal de Kiel, un document intitulé, et ça s'écrit comme ça se dit: " Lotsen Brüderschaff Nord - Ostsee - Kanal 1." En-dessous est indiqué: Brunsbüttelkoog.

Maintenant, je laisse au soin de la Commission de trouver exactement l'article dans lequel on impose la limite de cinq cents tonnes comme exemption.

Alors, ça serait sous la cote 877.

Quant à la situation en Italie, je réfère la Commission aux articles 98 et suivants du règlement établit en vertu du code italien de la navigation, à l'article 98 et suivants en particulier concernant..... toute l'organisation du pilotage, le chapitre 2, et les articles 86 et suivants du code italien de la navigation, chapitre 2, traitant du pilotage maritime. L'article 87 impose l'obligation du pilotage obligatoire comme tel dans tous les ports d'Italie.

Le Code de la navigation ainsi que


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

les règlements faits en vertu du Code, et ce qui concerne l'exemption comme telle, je réfère à une directive ministérielle en date du trois (3) novembre mil neuf cent quarante-huit (1948), qui a pour effet d'augmenter de 200 à 500 tonnes brutes l'exemption dans les ports italiens, directive émise par le ministre de la Marine Marchande, trois (3) novembre mil neuf cent quarante-huit (1948).

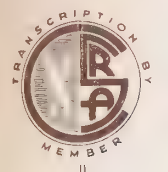
Cette directive est d'ailleurs reproduite dans un volume, volume II des Atti 1947-1957 de la Fédération des Pilotes Italiens, à la page 369.

Q Enfin, monsieur Bédard, vous référez au paragraphe k à la situation aux Etats-Unis...

LE PRESIDENT:
Au sujet de l'Italie, la cote est: 878.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent: 878.

Q En ce qui concerne le cas des Etats-Unis, il semble que les exemptions en faveur des navires côtiers soient beaucoup plus grandes quedans


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

tous les autres pays que nous avons mentionnés?

R Théoriquement, oui, les navires ayant une licence pour faire de la navigation côtière, peu importe leur tonnage, sont exemptés del obligation des droits de pilotage dans les ports américains, lorsqu'il y a à bord de ce navire un capitaine ou un officier dont la licence a été endossée pour faire du pilotage.

Ceci est une licence fédérale, et dans le port de New York, par exemple, quatre-vingt-dix pour cent (90%) des bateaux faisant de la navigation côtière et étant exempts de cette obligation de prendre un pilote prennent tout de même des pilotes certifiés par l'état, les pilotes du port de New York; et l'on a aussi vu que ces bateaux jouissent occasionnellement d'un tarif réduit de pilotage. Les pilotes en sont venus à une entente avec les compagnies de navigation côtière et accordent un tarif qui peut être réduit de dix pour cent (10%), vingt pour cent (20%) ou trente pour cent (30%) si tous les navires de la même compagnie prennent des pilotes à chaque occasion et fréquentent ce port.

Et on nous a dit aussi que d'autres, dix pour cent (10%) des bateaux qui ne prennaient pas de pilotes certifiés par l'Etat pour ce port ou cette rivière, en prennent généralement lorsque la température est mauvaise.

Q Au paragraphe L, vous référez au cas du canal de Suez où on dit que tout navire sans

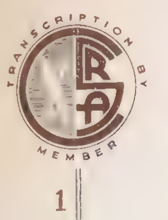
exception...

LE PRESIDENT:
Pour les Etats-Unis, est-ce que vous déposez quelque chose?

(Le témoin est interrogé en anglais par monsieur le commissaire Smith).

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
En ce qui concerne la situation aux Etats-Unis, je désirerais déposer simplement le volume 36 de McKinney's Consolidated Laws of New York annotated, qui comprend les diverses dispositions s'appliquant dans l'Etat de New York, et en particulier dans le port de New York et Sandy Hook: 879.

Q Maintenant, monsieur Bédard, je crois que vous avez un document que nous pourrions peut être déposer ici en même temps, concernant la fréquence d'utilisation des navires théoriquement exempts, la fréquence d'utilisation d'un pilote licencié par des navires théoriquement exempts. Est-ce que vous avez un document qui aurait ça, de quelque utilité à cette fin, et pourriez-vous indiquer la source de ce document?
R Oui, Lorsque nous avons rencontré le capitaine Hilton Lowe à Washington, il nous a fourni


TRANSCRIPTION BY
CRA
MEMBER

une liasse de papier qui contient les résultats d'une enquête qu'ils ont faite auprès des association membres de l'American Pilots Association, et une de ces feuilles demande la question suivante:

"Approximately, how many vessels do you service per year?"

Et la deuxième question est:

"Approximately what percentage are registered vessels."

Alors, en ayant le nombre de bateaux et le nombre de "registered vessels", en pourcentage, l'on peut établir le nombre de "enrolled vessels" qui théoriquement sont exempts et qui prennent des pilotes.

Q Je pourrais déposer ce document sous la cote..... ce serait: Document donnant le nombre de navires auxquels des pilotes ont été affectés, aux Etats-Unis, et le pourcentage de ces navires, qui était dans la catégorie de navires enregistrés. Sauriez-vous approximativement à quelle année se rapporte ce document?

R .....

Q Il s'agit d'une enquête, Votre Seigneurie, qui a été faite en mil neuf cent soixante-deux (1962) auprès des association de pilotes américaines. Toutes les circonscriptions de pilotage où il y a une association de pilotes membres de l'American Pilots Association.



ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

LE PRESIDENT:
Les States Pilots?

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Les States Pilots.

Q Me Jacques attirait mon attention sur un point en ce qui concerne la situation aux Etats-Unis, vous avez parlé de navires qui sont "enrolled". Est-ce que l'expression s'applique dans le cas où ces navires ont une licence fédérale à bord? C'està-dire qu'ils ont un officier possédant une licence fédérale endossée?

R C'est ça. Il s'agit là d'un officier dont la licence est endossée par un endossement fédéral des "coast guards".

Q Il n'y a donc pas d'exemption automatique pour tous les navires côtiers, dans un tel cas?

R .....

Q Il faudrait qu'il y ait un endossement de licence à part?

R Oui.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Par opposition au système qui existe ici à l'heure actuelle, où l'exemption est accordée à un navire; aux Etats-Unis, l'exemption est accordée à une personne qui commande le navire?



ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

R C'est exact.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Le paragraphe L, le canal de Suez, je réfère la Commission à un document de United Arab Republic, Suez Canal Authority, rules of navigation décembre 1962 édition. Et je réfère la Commission à l'article 3 de ces règlements qui se lit comme suit:

"All vessels measuring more than five hundred Suez Canal tons gross entering or leaving port Said harbour and the Canal authority's docks at port Thewfik or transiting true the canal, must take a pilot of the canal authority, who will give all particulars as to the course to be steered.

Pilots' duties commence or cease, at the outer channel buoys at port Said and port Thewfik."

Le document sera déposé sous la cote 880.

LA COUR EST AJOURNEE POUR QUELQUES MINUTES.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Le mémoire de la Fédération, au paragraphe 376 et suivants apporte certains arguments à

l'encontre de la prétention que le paiement obligatoire des droits de pilotage constitue un lourd fardeau financier pour les propriétaires de navires côtiers, et on réfère au paragraphe 378 à un témoignage donné devant la Commission Norris, en mil neuf cent soixante-deux (1962).

Je désire déposer un extrait - une photocopie qui constitue un extrait des témoignages devant cette Commission, en particulier des pages 14573 et 1049, 1050 - 1049 à 1053.

LE PRESIDENT:
Je vois que le procureur des pilotes avait déjà de l'expérience avant de venir ici.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Cette Commission avait duré aussi passablement longtemps, Votre Seigneurie.

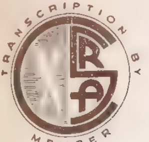
Le premier témoignage est le témoignage d'un monsieur Kaake qui était le contrôleur des finances de la Upper Lakes Shipping, et le témoignage à la page 14,573 est le témoignage de monsieur Leitch qui était le président de Upper Lakes Shipping.

Ces témoignages portent évidemment sur les coûts d'opération des navires de lacs et des coûts pouvant résulter de certains délais dans l'opération.

A ce document est annexée une photocopie de la pièce T-131 déposée par monsieur Kaake devant cette Commission à Toronto. Il s'agit de quatre documents, le premier se rapportant aux navires SS Gordon C Leitch qui est un navire de 18,750 tonnes brutes; du SS Seaway Queen qui est un navire de 23,440 tonnes; et du SS Frank A. Sherman qui est un navire de 22,000 tonnes brutes, et le SS Victorious qui est un plus petit navire de 7,000 tonnes brutes.

Cette pièce T-131 constate une analyse préparée par le contrôleur de Upper Lakes Shipping afin d'en arriver au coût - à la perte quotidienne pouvant résulter à cette entreprise, à la suite du délai causé par différentes difficultés syndicales.

Cette perte est évaluée respectivement à $1,798.34 par jour dans le


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

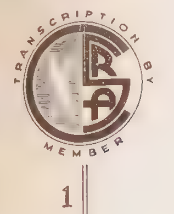
cas du Victorious, le plus petit navire, et dans le cas des plus gros navires, il s'échelonne de $4,676.00 à $6,779.00 par jour, pages 14,573 et 1,049 à 1053, sous la cote 881.

Il est à noter que dans son témoignage, le contrôleur de Upper Lakes déclare qu'il s'agit d'une évaluation faite sur les pertes réelles, et qu'on n'a pas tenu compte des pertes pouvant résulter des autres affaires pouvant être manquées, ce qu'on appelle "potential losses"

Je note que dans la pièce produite par monsieur Kaake, on ne fait pas de déductions concernant les coûts d'opération de la main d'oeuvre du navire, mais je comprends que dans le cas de cette entreprise-là, la main d'oeuvre était payée par une personne autre que l'entreprise même propriétaire du navire.

De toute façon, en référant au reste du témoignage de monsieur Kaake devant la Commission Norris, on pourra avoir tous les détails.

Q Au paragraphe 384, on cite un extrait


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

d'une lettre du ministre des Transport en date du dix-huit (18) octobre mil neuf cent soixante (1960) à la Fédération des Pilotes du St-Laurent. Cette lettre a déjà été déposée sous la cote 756.

Au paragraphe 389, on cite un extrait d'une circulaire ministérielle du dix-neuf (19) juillet mil neuf cent vingt-huit (1928). Cette circulaire fait partie du document déjà déposé devant cette Commission tout à l'heure, qui contient la loi française et qui est sous la cote.....

LE PRESIDENT:

876.

Me MARC LALONDE, c.r.,

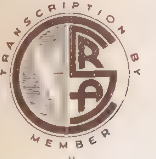
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

... 876.

Q Maintenant, monsieur Bédard, si vous voulez passer à la section finale de votre mémoire, concernant les recommandations, et en particulier au paragraphe 399. Ce paragraphe se termine par la mention suivante:

"Les recommandations générales mises de l'avant par la Fédération s'inspirent en particulier des sytèmes de pilotage allemands, américains, français et italiens."

Je vous demanderais de dire sommairement à la Commission ce qui vous a le plus frappé, le


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

plus intéressé, disons, pour les fins de vos recommandations, dans ces divers systèmes, commençant par le système allemand; en somme, quelles sont les caractéristiques principales d'intérêt pour vous en rapport avec la préparation de ce mémoire?

R Nous avons, dans notre voyage, recherché et essayé de trouver des systèmes qui offraient un service très efficace pour les Armateurs et une administration aussi efficace pour les Armateurs et pour les pilotes, et lors de nos études, le système Allemand a tout particulièrement intéressé le conseiller juridique et moi-même.

La loi allemande est la loi la plus récente; elle est du treize (13) octobre mil neuf cent cinquante-quatre (1954), et elle a été étudiée et approfondie par les parties intéressées, soit le ministère des Transports fédéral allemand, les Armateurs et les pilotes.

Q Excusez, avant que vous continuiez, monsieur Bédard, j'aimerais déposer à ce moment-ci une copie de la loi allemande sur le pilotage, loi de mil neuf cent cinquante-quatre (1954), avec une traduction française officieuse. Pour les fins de la Commission, je déposerai deux copies de la traduction, sous la cote 882.

R Pour exposer les grandes lignes du système de pilotage allemand, on doit dire que c'est un système où le pilote est considéré comme un entrepreneur libre; il retire ses revenus selon un tarif établi


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

au préalable.

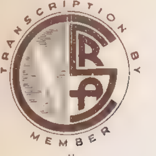
En plus, le pilote - les pilotes ou les associations de pilotes qui sont des corporations de droit public ont le droit et la responsabilité d'administrer la station même de pilotage et les bateaux-pilotes en service dans l'état fédéral allemand.

A cette fin, la loi prévoit qu'il y aura deux tarifs: Un tarif qui est exclusivement pour l'administration des frais de pilotage et un tarif qui est pour le revenu des pilotes

Le tarif pour l'administration des frais de pilotage est établi conjointement avec le ministère des Transports, après consultation et approbation par le ministère des Finances.

Pour le tarif qui est pour le revenu et distribution aux pilotes, ce tarif est établi par le ministre des Transports seulement.

L'administration dépend de l'autorité qui est le ministre, et est distribuée à son secrétaire pour la navigation maritime, et ce sous-secrétaire de navigation maritime a un directeur ministériel qui s'appelle monsieur Karl Shubert et qui lui donne ses responsabilités administratives à monsieur Kurt Graft, qui est du ministère des Transports, et dont le bureau est à Hambourg. Le ministère des Transports, section maritime, a établi ses bureaux en permanence à Hambourg


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

au lieu de Bonn.

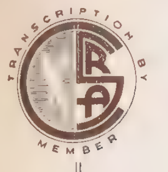
Ce monsieur Kurt Graft a deux adjoints. Il est un avocat. Il emploie approximativement soixante et dix pour cent de son temps au pilotage.

Ses deux adjoints sont des surveillants qui emploient cent pour cent de leur temps à vérifier les états financiers produits par la station de pilotage, pour assurer l'efficacité du système partout à travers les ports de mer de l'Allemagne fédérale.

Lorsqu'il y a des décisions à prendre au point de vue administration du pilotage, la loi prévoit que la Fédération des Pilotes allemands, qui est aussi un corps de droit public, doit être consultée.

Alors, il y a immédiatement des discussions entre les parties intéressées, sur les problèmes qui peuvent survenir au point de vue pilotage. Il n'y a pas de problème qui vont se régler sans qu'une des deux parties ne soit pas consultée.

Et lorsque les problèmes sont d'envergure locale, les associations de pilotes de chaque district qui sont membres de la Fédération des Pilotes Allemands ont comme surveillant régional un directeur régional de la navigation. Maintenant, ce directeur régional de la navigation est un type qui est en charge du dragage, des aides à la navigation, des différentes constructions relatant à ces départements,


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

et sur les eaux de ce district, et les rencontres avec l'association locale des pilotes, de pilotage, sont très peu fréquentes. Ce n'est qu'un pouvoir de surveillance et un pouvoir disciplinaire.

Si on parle de pouvoir disciplinaire, il est intéressant de noter que l'Association locale de pilotes élit pour une période de trois ans son conseil d'administration dont un chef pilote. Ce chef pilote ne fait pas ou à peu près pas de pilotage actif; et c'est lui qui a la charge du président de corporation, comme ici au St-Laurent, par exemple, en plus de la charge, l'équivalent de notre surveillant local.

Il a certains pouvoirs administratifs. Il a la charge du tour de rôle, il a des pouvoirs disciplinaires qu'il peut émettre en collaboration avec un comité de discipline qui est formé au sein de cette même association de pilotes.

Lorsqu'une décision est prise au point de vue pouvoirs disciplinaires, la plainte doit être faite par écrit au chef pilote qui la remet au comité de discipline, et on peut imposer une amende ou une suspension.

Et si le pilote concerné n'est pas satisfait, il peut en appeler au surveillant - pas au surveillant, au directeur régional qui, dans un des rares cas va exerçer sa responsabilité ou pourra envoyer cette charge au ministère allemand, s'il s'agit d'une

suspension.

Les pilotes ayant aussi la responsabilité d'administrer le matériel flottant et du matériel roulant, doivent faire à chaque année des prévisions budgétaires afin de fixer un tarif pour l'administration; et ces prévisions budgétaires sont soumises à monsieur Kurt Graft et à ses deux assistants pour inspection.

On fait même des prévisions sur peut-être trois ans, lorsqu'on prévoit leur renouvellement ou l'achat d'un nouveau bateau-pilote.

(Le témoin est interrogé par monsieur le commissaire Smith, par le Président, par Me Lalonde, par Me Jacques et par monsieur le Commissaire Renwick.)

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent.

Q Vous avez parlé d'un comité de discipline, monsieur Bédard; est-ce que ce comité de discipline - je ne me rappelle pas si vous avez mentionné si ce comité de discipline était différent du conseil d'administration ou s'il est choisi parmi le conseil d'administration?

R Il est différent du conseil d'administration. Lorsqu'il y a une plainte faite à propos de la discipline d'un pilote, la plainte doit être faite

par écrit au chef pilote, au président de l'Association, et lui la transmet au comité de discipline pour études.

Ils ont d'ailleurs un règlement qui régit ce comité de discipline, et ils sont très sévères envers leurs membres, et ils ont une discipline assez exemplaire.

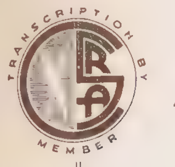
Q Votre Seigneurie, je déposerai une copie du règlement de discipline pour les pilotes de la rivière Elbe avec une traduction lorsque nous en viendrons à la recommandation spécifique à ce sujet. A l'heure actuelle, je n'ai pas la traduction à date, vérifiée.

LE PRESIDENT:
Est-ce que nous pourrions la produire avec la cote 877 que nous avons déjà pour l'Allemagne, pour que ce soit ensemble?

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
La loi a déjà été cotée comme exhibit 882.

LE PRESIDENT:
882, mais j'ai: 877 aussi. C'est la mer du nord et Kiel. Alors, 882.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Q Alors, ce serait annexé à 882. Intitulé : Règlements du Comité de Discipline des Pilotes de la Rivière Elbe.

Maintenant, j'imagine que vous aurez l'occasion peut-être de référer à la loi Allemande?

R J'aimerais, pour les fins de la transcription, citer l'article numéro 1.

Q De la loi allemande?

R De la loi allemande.

Q Oui.

R L'article 1 cite:

"Pilote, dans cette loi, signifie celui qui, avec l'autorisation de l'autorité, conduit professionnellement des navires sur les lacs ou sur des voies maritimes, en dehors des ports, en tant que conseiller spécialiste en navigation et en connaissances locales. Le pilote ne fait pas partie de l'équipage de bord.

Voie Maritime, dans le sens du paragraphe 1, phrase 1, comprend également le canal de la mer du Nord," qui est le canal de Kiel.

Q Maintenant, pourriez-vous sommairement nous expliquer le système américain tel que vous avez pu le constater en matière de pilotage dans les états et en particulier dans l'état de New York et du New Jersey, et encore une fois ce qui vous a particulièrement intéressé pour les fins de vos recommandations dans ce système?

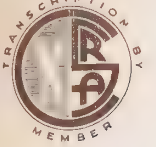
R Encore une fois, le système pour l'état de New York est un système où le pilote jouit d'un statut d'entrepreneur libre et retire ses revenus par un tarif établit selon le tirant d'eau du navire.

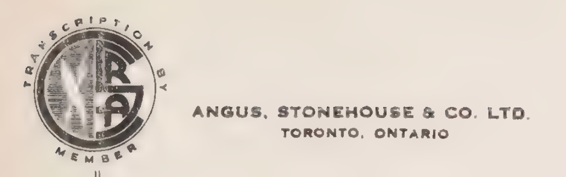
L'autorité dans cet état est déléguée par la loi à un "board of commissionners qui a le pouvoir de faire des règlements, et ces règlements doivent être suivis par les pilotes en activité.

Les pilotes ont un simple tarif, mais à même ce tarif ils doivent payer les frais d'administration pour le matériel de bureau, de terre, et le matériel flottant. Ils sont propriétaires du matériel flottant et doivent, dans les revenus tirés du tarif, en plus de payer pour une administration, avoir leur revenu de pilote à même ce tarif, et le tarif est établi par une loi de la législature de l'état de New York.

La manière dont on procède pour établir un tarif: Les pilotes rencontrent l'Association d'Armateurs et discutent conjointement pourquoi il devrait y avoir une revision au tarif et par après, si l'accord se fait, représentation commune devant la législature de l'état pour amender le tarif; et s'il y a désaccord, les parties intéressées peuvent faire les représentations qu'ils veulent devant l'état.

Le Board of commissionners se tient à l'écart des questions tarifaires. En pratique, à


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



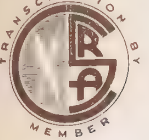
venir à date, ils ont été avisés par lettre des décisions prises par les pilotes, mais ils n'ont pas voulu se prononçer ouvertement sur les questions tarifaires.

Le système d'apprentissage dans cet endroit est un système qui a certainement une histoire assez longue puisqu'un jeune homme qui a gradué au High School doit s'engager à bord du bateau-pilote même et y passer une période de 43 mois à différents stages de matelots jusqu'à devenir capitaine du bateau-pilote.

Après 36 mois, il a suffisamment de temps de mer pour obtenir le certificat de capitaine de bateau-pilote, et à ce moment-là il peut aussi obtenir une licence fédérale, c'est-à-dire que son certificat de capitaine de bateau-pilote peut reçevoir un endossement de la licence de pilote fédéral. Généralement, ils le font immédiatement.

La période de 43 mois à bord du navire étant terminée, ils doivent voyager avec des pilotes certifiés pour au moins 150 voyages dans le port de New York, et lorsqu'ils ont complété ces 150 voyages, ils sont apppelés à passer un examen devant un ou des pilotes et le Board of commissionners, et le Board of commissionners a à ce moment-là l'autorisation d'émettre la licence de pilote.

Encore une fois, les premières licences sont sur des bateaux de tonnage inférieur, et ça prend huit ans pour avoir des licences le plus haut


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

gradé, qui peut piloter tous les navires.

Leur revenu de distribution dans le fonds commun est selon leur licence; plus la licence est haute, plus le revenu est haut.

Q Quel est le principal rôle du Board of commissionners?

R C'est un rôle de surveillance. Les pilotes doivent, le quinze (15) de chaque mois, produire les états financiers de leur Association et de la Corporation de bateaux-pilotes, et le Board of commissionners a un bureau ainsi qu'un secrétaire qui apparemment est à plein temps, et le Board of commissionners a l'autorisation de retenir trois pour cent (3%) des revenus bruts de la station pour les fins de l'administration. En pratique, ils ne retiennent que un et demi pour cent (1½%) pour ces fins d'administration.

Maintenant, une chose que j'oubliais de dire, c'est que lorsque l'apprenti-pilote a complété son apprentissage et qu'il devient pilote et membre de l'Association, il doit verser la somme de $3,500.00 à cette Association comme sa part pour le matériel.

A l'âge de la retraite, on lui remet $2,500.00, dans le cas des pilotes de l'état de New York.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Comment sont structurées les organisations de pilotes?

R Ce sont des associations pures et simples.

Q Ils ont des règlements?

R Ils ont des règlements, oui.

Q Ils élisent des bureaux de direction?

R Oui, les bureaux de direction sont élus par les pilotes, annuellement

Q Et il y a aussi une corporation qui est propriétaire des bateaux-pilotes?

R C'est ça.

Q Qui sont les actionnaires de cette Corporation?

R Les pilotes.

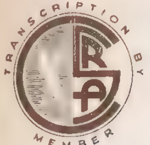
Q Les pilotes eux-mêmes? Tous les pilotes?

R Tous les pilotes.

Q Est-ce que tous les pilotes sont membres de l'Association?

R Oui. Il n'y a rien qui les oblige d'être membres de l'Association, mais tous les pilotes sont membres de l'Association; actuellement, je crois que c'est assez difficile de ne pas être membres de l'association, étant donné que les pilotes sont aussi propriétaires des bateaux-pilotes.

Q Et quelle est la moyenne du revenu net du pilote, c'est-à-dire ce qu'il reçoit, déduction faite des dépenses administratives?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

R On nous a cité: $22,000.00.

Q $22,000.00?

R Oui.

Q Et iltravaille combien de jours par année?

R Le pilotage dans le port de New York a une distance de douze à quarante-deux milles de longueur. La moyenne des pilotages effectués par les pilotes, annuellement, est de 180. Si on prend le total du nombre de pilotes et on divise par le nombre des navires, nous arrivons à 180 voyages, annuellement.

Q Par année?

R Par année.

Q Et ils travaillent combien de mois par année?

R Ils ont des périodes de vacances - en théorie, ils sont 12 mois par année au travail. Je n'ai pas la référence ici. C'est dans les règlements de leur Association, et j'aimerais que vous vérifiez ça par après, parce que je ne suis pas absolument certain; ils ont 30 jours de vacances continuelles, et il y a certaines allocations par année.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q La distance, vous dites, est de douze à 42 milles dans le district du port de New York, et vous dites: Une moyen ne de 180 voyages par année. Dans votre propre circonscription, à Québec, quelle est la distance?

R 123 milles.

Q Et si vous faisiez la même division, c'est-à-dire de voyages effectifs de navires divisé par le nombre total de pilotes, à combien arriveriez-vous, environ?

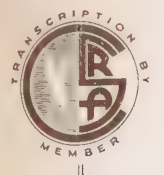
R Je crois qu'on arriverait à 105; le tour de rôle est à 110, mais il y a compensation; je crois qu'on arriverait à peu près à 105.

Q Mon confrère a référé à des règlements de l'Association de pilotes américains. Je pourrais déposer ici les deux documents, l'un intitulé "Revised articles of Association and By-Laws of the United New York Sandyhook Pilots Benevolent Association as amended to January 1, 1960," et un deuxième document qui s'intitule: "New Jersey Statutes relating to pilots and regulations of the commissionners of Pilotage of the State of New Jersey."

LE PRESIDENT:
Sous la cote 879, en liasse.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Je n'ai pas, malheureusement, les lettres patentes de la compagnie opérant les bateaux-pilotes, mais c'est standard, j'ai l'impression; à moins que vous pourriez l'annexer.

LE PRESIDENT:


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

L'annexer, justement en liasse, pour mettre tous les documents américains ensemble, si possible.

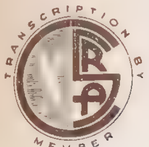
LE TEMOIN:

R Il est aussi intéressant de noter que les pilotes sont des pilotes de port, et ils sont très rarement appelés à faire de la manoeuvre du navire le long des quais, soit à l'arrivée ou au départ. Le capitaine du remorqueur monte à bord du navire pour faire la manoeuvre.

Toutefois, si un pilote est appelé à assister pour faire la manoeuvre, il est alloué une allocation supplémentaire de cinquante dollars ($50.00).

Je vois aussi que ce Board of commissionners de l'état de New York a aussi la surveillance sur le pilotage de la rivière Hudson; et dans la rivière Hudson, les pilotes, lorsqu'ils sont appelés à faire de la manoeuvre, ont droit à trente-cinq dollars)$35.00) de rémunération, lorsqu'ils sont assistés de remorqueurs; et lorsqu'ils ne sont pas assistés de remorqueurs, ils reçoivent une rémunération de soixante et quinze dollars ($75.00).

Et j'ai noté aussi que dans la rivière Hudson, il y a un règlement qui prévoit que lorsqu'un pilote sera immobilisé à bord d'un navire, les conditions de retenue à cause de glace, il a droit à une indemnité de cinquante dollars ($50.00) par vingt-


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

quatre heures à bord du navire, ou partie de vingt-quatre heures.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q A l'heure actuelle, sur le St-Laurent, est-ce que vous recevez quelque indemnité lorsqu'il y a un retard de navire à cause de température ou de l'état des glaces?

R Non, ceci est présentement considéré comme act of God, et il n'y a pas de rémunération additionnelle ou de revenu additionnel.

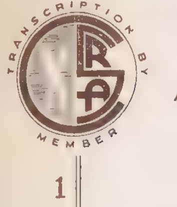
(Le témoin est interrogé en anglais par monsieur le commissaire Smith).

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent.

Q Monsieur Bédard, est-ce que vous avez quelque chose à ajouter quant à l'organisation américaine, ou si ce que vous avez donné comme description couvre les principaux points?

R Ce sont les grandes lignes seulement.

Je note que le président et le vice-président ou un pilote désigné ne font pas de pilotage activement, excepté dans certainespériodes de pointe où leurs services peuvent être demandés; ils dévouent tout leur temps à l'administration du pilotage et de leurs employés et du matériel flottant.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Ils sont très actifs aussi dans différents mouvements tels que Chambre de Commerce ou promotion pour le port de New York.

Ils semblent être considérés par les Armateurs comme des associés plutôt que des employés.

On semble avoir une bonne entente, une entente cordiale entre Armateurs et les pilotes, là-bas.

Le tarif est basé pour en arriver à un revenu, mais il n'est pas question d'essayer de plafonner ou de limiter, ou ainsi de suite...

LE PRESIDENT:

Q D'après les informations que vous avez eues, est-ce qu'ils auraient l'air à être satisfaits de leur système?

R Oui.

Q A votre connaissance, est-ce qu'il y a eu une grève récemment, là, des pilotes?

R On m'a dit, le capitaine Lowe, qu'il n'y avait pas eu de grève aux Etats-Unis, dans le pilotage, depuis plus d'un siècle.

Q Aux Etats-Unis ou à New York?

R Aux Etats-Unis, dans les pilotages organisés et groupements de pilotes qui sont membres des American Pilots Association.

Q "Grève", veut dire: arrêt de travail?

R Arrêt de travail, c'est ça.

ADVENANT 5:00 HEURES P.M., LA COUR EST AJOURNEE AU LENDEMAIN A 10:00 HEURES A.M.

- ET LE DEPOSANT NE DIT PLUS RIEN POUR LE MOMENT -

Je, soussigné, sténographe officiel, étant dûment assermenté, certifie par les présentes que la déposition ci-dessus est la transcription exacte et fidèle de mes notes sténographiques.

G. OSCAR BOISJOLY
Sténographe Officiel.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

ROYAL COMMISSION

ON

PILOTAGE

HEARINGS

HELD AT

MONTREAL, P.-Q.

VOLUME No.: 95

DATE: 14 janvier 1964.

TEXTE FRANCAIS.

OFFICIAL REPORTERS
ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
BOARD OF TRADE BLDG.
11 ADELAIDE ST. W.
TORONTO

364-5865 364-7383

ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

CANADA

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME.

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, Président

ROBERT K. SMITH, commissaire,
HAROLD A. RENWICK, commissaire,
Me GILBERT NADEAU, c.r., secrétaire.

Me MAURICE JACQUES,
procureur de la Commission:

Me JEAN RICHARD,
procureur de la Canadian Merchant Service Guild.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
procureur de la Shipping Federation of Canada:

Me MARC LALONDE, c.r.,
procureur de la Fédération des Pilotes du St-Laurent.
procureur de la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent;
procureur de la Corporation des Pilotes du St-Laurent Central
procureur de la Corporation des Pilotes du Port de Montréal
procureur de la Corporation des Pilotes du St-Laurent et de la Voie Maritime:
procureur de la Corporation des Pilotes du Haut St-Laurent

VOLUME 95 - Page A-535 à A-701

SEANCE DU 14 JANVIER 1964 - TEXTE FRANCAIS.

INDEX

CANADA

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME.

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, Président

ROBERT K. SMITH, commissaire,
HAROLD A. RENWICK, commissaire,
Me GILBERT NADEAU, c.r., secrétaire.

Le quatorzième jour de janvier, l'an mil neuf cent soixante et quatre, a comparu comme témoin:

Capitaine ANDRE BEDARD -

INTERROGATOIRE de Me Lalonde continué

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Monsieur Bédard, lors de l'ajournement hier soir, vous alliez apporter une explication sommaire du système français. Est-ce que vous pourriez procéder à cette récitation ce matin?

R Le pilotage en France est présentement régi par une loi qui a été faite le vingt-huit (28) mars mil neuf cent vingt-huit (1928), et j'aimerais citer l'article premier de la loi française, pour le record, qui dit que le pilotage consiste dans l'assis-


TRANSCRIPTION BY
CRA
MEMBER

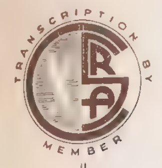
tance donnée au capitaine par un personnel commissionné par l'Etat, pour la conduite des navires à l'entrée et à la sortie des ports, dans les ports, Rades et aux Maritimes, des fleuves et des canaux.

C'est un système qui, on peut dire, a certaines analogies avec le système allemand et le système américain, parce que là aussi les pilotes sont considérés comme des entrepreneurs qui louent leurs services et sont payés selon une rémunération qui est à base de tarif, par les navires.

La rémunération en France est calculée sur le tonnage brut des navires.

Le ministre en charge de la Marine Marchande est l'autorité de pilotage, et il délègue son autorité dans les différentes circonscriptions à un chef pilote qui est nommé par le ministre, mais qui est généralement choisi parmi les pilotes actifs et plus âgés de la station concernée.

Occasionnellement, on pourra choisir un capitaine à la retraite de la Marine Marchande ou au long cours, et un capitaine ou un officier naval à leur retraite. Ceci est occasionnel et peu fréquent. Et lorsque les cas se sont présentés, l'administration n'a pas été très enchantée parce que la connaissance locale de ses administrateurs n'était pas aussi compétente que lorsqu'il prenait des pilotes de la station même. Et ceci est en voie de disparaître; on choisit


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

dans la presque totalité comme chef-pilote un pilote de cette station.

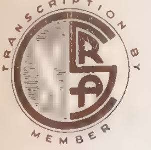
Dans les endroits où il y a peu de pilotes, on a délégué le pouvoir administratif à un employé du gouvernement qui s'occupe de la gérance de ce port au point de vue administratif, si vous voulez, douanes et ces choses-là.

A ce moment-là, il n'occupe qu'une fonction de surveillance sur trois ou quatre ou peut-être dix pilotes, n'étant pas suffisamment pour avoir un système comme les ports du Havre ou de Marseille où les pilotes sont plus nombreux.

Les pilotes sont soit à tarif double ou à tarif simple. Il peut y avoir double tarif, un tarif pour couvrir les frais d'administration et un tarif pour couvrir la rémunération des pilotes; ou il peut y avoir un tarif simple avec lequel on paie premièrement les frais d'administration, et ce qui en reste est divisé dans le fonds commun par les pilotes en fait de revenu.

Q Quel est le système prédominant en France au point de vue du tarif?

R Le système prédominant, pour la majorité des grands ports est un tarif unique, mais les pilotes sont propriétaires de tout l'équipement, l'équipement flottant et l'équipement dans les stations de pilotage. Ce sont eux qui achètent ce matériel; ce sont eux qui prévoient de fixer une cédule de dépréciation, ce sont eux qui engagent le personnel.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Comme nous l'avons dit hier, le pilotage, naturellement, est obligatoire pour tous les navires à propultion mécanique de cent cinquante tonnes et plus, étant des tonnes brutes, et pour tout navire de cent tonneaux et plus pour les navires à voiles.

Il y a une disposition par laquelle on dit que les navires peuvent avoir des pilotes de choix, c'est-à-dire que le capitaine peut se choisir un pilote, mais dans un tel cas, l'article 5 de la loi dit qu'il devra payer le tarif au pilote qui était le premier sur le tour de rôle et faire des arrangements avec le pilote qu'il engage, arrangement qui est laissé à sa discrétion. Ce qui veut dire qu'il peut payer un tarif pour le pilote qui reste chez-lui, et faire un arrangement spécial pour le pilote qui se rend à bord du navire.

Les pilotes font leur propre collection, c'est-à-dire, le Syndicat de Pilotes. Chaque groupement de pilotes est groupé dans un syndicat professionnel, et ils sont en charge de la collection des droits de pilotage.

Toutefois, les courtiers ou consignataires sont personnellement responsables du paiement de ces droits par le navire.

L'on choisit des pilotes et aspirants-pilotes au ministère de la Marine Marchande après un concours, et aujourd'hui, la règle est que pour


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

devenir pilote, il faut être capitaine au long cours, dans les grandes stations. Dans les plus petites stations, ils accordent moins d'importance à un brevet aussi élevé.

Les périodes d'entraînement sont déterminées par les stations et peuvent grandement varier selon l'étendue du port. Un port comme Marseille où le pilotage est restreint à une zone de quatre à six milles, le pilote travaillera à faire des déplacements, en pratique; et un port comme dans la Seine, un certain nombre de voyages sont déterminés et doivent être faits en compagnie d'un pilote breveté.

Généralement, à ce moment-là, les pilotes reçoivent très peu - les apprentis-pilotes reçoivent très peu de rémunération, et la loi prévoit que l'on peut être apprenti-pilote seulement entre les âges de vingt-quatre à trente-cinq ans Il ne faut pas être plus vieux que trente-cinq ans pour obtenir son brevet.

La mise à la retraite est généralement après 25 ans de service. Toutefois, on nous a dit que l'âge moyen des pilotes retraités en France était de 57 ans, et le système qui est utilisé, naturellement, est que les pilotes reçoivent un tiers du revenu de leurs confrères encore actifs. Je ne répèterai pas encore ici - je crois que j'ai expliqué assez longuement ce système hier.

Q Oui.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

R Les pouvoirs disciplinaires sont confiés au chef de pilotage, c'est-à-dire le chef pilote de la station.

Il a premièrement le pouvoir de réprimande; deuxièmement le pouvoir de blâme; et troisièmement il a le pouvoir d'imposer une suspension jusqu'à dix jours. Par après, s'il recommande une amende ou une suspension plus élevée, ceci doit être approuvé par le ministère, le ministre en charge de la Marine Marchande, et le pilote peut toujours se présenter pour des explications, et accompagné de son procureur.

Q Qu'en est-il en ce qui concerne l'annulation ou la révocation du brevet du pilote?

R Ah, il peut en appeler au ministre, il peut en appeler en Cour plus élevée.

Q Est-ce que le chef pilote a autorité pour déterminer la révocation ou l'annulation...

R D'un brevet, non

On prévoit aussi dans la loi des amendes jusqu'à trois cent soixante mille francs, c'est-à-dire approximativement $900.00, et une peine d'emprisonnement de huit à quinze jours pour tout pilote non breveté qui viendrait faire du service de pilotage sur les navires.

Dans l'organisation des stations, localement, le ministère de la Marine Marchande a délégué des pouvoirs à ce qu'on appelle une assemblée


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



commerciale. Cette assemblée commerciale est formée de seize membres dont deux sont des représentants des Armateurs, deux des représentants des pilotes. Les autres sont choisis parmi les membres de la Chambre de Commerce, généralement, et ils ont des pouvoirs de décréter sur la limite de la zone, du pilotage obligatoire, sur l'effectif des pilotes, sur la composition du matériel, et aussi sur les tarifs et les indemnités, etils font des recommandations au ministère en charge de la Marine Marchande.

Il y a aussi la Chambre de Commerce qui n'est pas comme nos chambres de commerce ici, est une Corporation de droit public, qui doit aussi donner son avis au ministre sur ces questions lorsque les questions sont en litige, et le ministre en charge de la Marine Marchande prend la décision finale.

Q Est-ce que ces assemblées commerciales ont autre chose qu'un pouvoir consultatif?

R Non, c'est un pouvoir consultatif seulement.

Q Et une fois que vous avez eu ces recommandations, disons, prises, c'est-à-dire ces recommandations faites par l'assemblée commerciale, vous dites, ces recommandations sont transmises au ministre responsable de la Marine Marchande?

R Le ministre, s'il y a un changement de tarif, passera un arrêté ministériel qui rendra légal cet amendement de tarif.

Q On trouvera ces dispositions à l'ar-

ticle 19 de la loi française. Maintenant, comment est organisé l'administration même de la station si on peut dire, la station de pilotage?

R La station de pilotage est organisée sous la direction du chef pilote, et c'est lui qui a les devoirs de voir à la bonne fonction du tour de rôle, de fournir des pilotes aux navires et de maintenir la discipline.

Q Est-ce que les argents des droits de pilotage sont mis dans un fonds commun?

R Oui, et la règle partout en France est que les droits de pilotage restant après les frais d'administration sont mis dans un fonds commun pour être divisés également entre les pilotes.

Q Et vous avez dit que les pilotes étaient propriétaires du matériel et étaient chargés de l'administration de ce matériel; est-ce qu'il existe un certain contrôle sur les dépenses faites par les associations de pilotes pour ce matériel?

R Bien, il est prévu que l'assemblée commerciale a droit à voir à la composition du matériel de pilotage. Alors, ceci impose certainement une restriction ou une surveillance, si vous voulez. Autrement, la surveillance est laissée entièrement au syndicat professionnel des pilotes.

Q Est-ce que cette assemblée commerciale, encore sur la question de la composition du matériel, a des pouvoirs règlementaires?

R Consultatifs.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Q Pardon?

R Consultatifs.

Q En ce qui concerne la retraite, je crois que vous avez expliqué hier ce qui en était.

R Un pilote qui serait enlevé de la station de pilotage par cause de mauvais temps ou autres causes, et qui serait appelé à débarquer dans un port étranger ou peut-être un peu éloigné a droit à différentes indemnités: Il a droit à uneindemnité de rade qui est de .35, dixièmes, si vous voulez, nouveaux francs par kilomètres parcourus, plus frais de repatriement, plus nourriture et logement, plus une indemnité journalière fixée par le règlement local.

Alors, j'ai fait un petit calcul ici pour le port de Rouen, par exemple et l'indemnité locale journalière est de sept dollars et quatre ($7.04) ou 36.10 nouveaux francs.

Et si on prend une indemnité de route, sur un navire à quinze noeuds, par exemple, nous arrivons à l'indemnité de route pour une journée de 24 heures à $42.00.

Ces chiffres sont approximatifs mais donnent un aperçu. Lorsqu'un pilote est enlevé sur un navire de quinze noeuds, par exemple, son indemnité journalière sera tout près de cinquante dollars ($50.00) plus les frais de repatriement et de nourriture et de logement.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Maintenant, il est assez intéressant de noter que lorsqu'il y a des cas de "stress weather", de mauvais temps, le pilote a droit à une indemnité après douze heures à bord; même dans un temps de brouillard s'il passait plus de douze heures à bord, il a droit à une indemnité spéciale.

La loi aussi prévoit que les pilotes doivent être propriétaires du matériel de la station. Il n'y a pas d'alternative. Ce sont eux qui doivent être propriétaires.

Q Ceci est prévu à l'article 29 de la loi. Est-ce que c'est ça?

R C'est exact

Q 29 de la loi française. Votre Seigneurie, j'ai avec moi un modèle de règlements locaux; j'ai tout d'abord les statuts du Syndicat des Pilotes du Hâvre; j'ai ensuite les Statuts de la Caisse d'Assitance et de Pension des Pilotes du Hâvre; j'ai le règlement local déterminé par un arrêté ministériel du onze (11) mars mil neuf cent cinquante-neuf (1959) pour la station de pilotage du Hâvre, ce qui couvre les principaux documents se rattachant à cette station de pilotage.

J'ai en outre un règlement de régie interne pour la station de pilotage de Dunkergue , qui est un règlement récent du 14 mars 1962. Je crois qu'il serait d'intérêt pour la Commission de prendre connaissance de ces document.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

LE PRESIDENT:

Alors, nous allons d'abord les mettre en liasse avec les autres documents pour la France, que vous avez déposés: 876.

Me MARC LALONDE, c.r.,

pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent: 876.

Q Est-ce qu'il y a autre chose que vous aimeriez ajouter immédiatement sur le régime français, ou si nous pouvons passer au régime italien?

R Je crois qu'il y a seulement une chose que je peux peut-être ajouter: Je crois aussi que la Commission est au courant que le vingt deux (22) février mil neuf cent soixante et deux (1962), il y a eu un arrêté ministériel qui a créé une commission d'études sur l'organisation du pilotage dans les eaux maritimes en France.

Nous avons eu l'avant-rapport de cette Commission, et monsieur Nadeau aussi, je crois, a un avant-rapport.

LE PRESIDENT:

Q Il y a quelque chose que vous avez probablement mentionné et que j'ai manqué: Le maître-pilote est choisi parmi les pilotes locaux, généralement?

R Désigné par le ministre.

Q Ce n'est pas dans la loi, mais c'est


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

la tendance, la politique?

R C'est ça. La loi énumère qui peut être chef pilote.

Q Maintenant, pour combien de temps est-il nommé?

R Il est nommé jusqu'à son âge de pension.

Q Jusqu'à sa retraite?

R Jusqu'à sa retraite.

Q Alors, il se trouve à être indépendant de ce groupe, ou s'il se trouve à rester partie de ce groupe?

R Il se trouve à sortir de ce groupe.

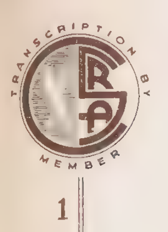
Q Il est employé civil?

R Oui, il est employé par l'Etat. Comme son statut est temporaire, à ce moment-là, d'après ce que nous a dit monsieur Warasse, à Paris, on n'était même pas certain de son statut. S'il était un employé du gouvernement ou des pilotes, parce qu'enfin, il était payé par la station.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Comment est réglée la rémunération du chef-pilote en France, justement?

R Il est payé à même les fonds collectés par les pilotes, généralement, plus un pourcentage, soit dix pour cent (10%) ou quinze pour cent (15%) de plus que la rémunération du pilote le plus haut rémunéré.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

LE PRESIDENT:

Q Le fait important, c'est qu'il n'est sujet à aucun contrôle de la part des pilotes?

R Non, il n'est pas nommé par les pilotes, il est désigné par le ministre, et les pilotes n'ont aucun contrôle sur lui.

Q Il n'y a aucun contrôle sur lui. Par exemple, au point de vue de la discipline, c'est une bonne chose.

R Non, ce qui arrive, c'est qu'il travaille généralement en coopération avec le président du syndicat professionnel des pilotes de l'endroit concerné.

(Le témoin est questionné en anglais par monsieur le commissaire Renwick).

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

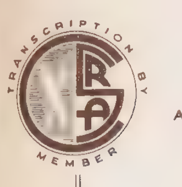
Q Est-ce que l'administration du matériel est faite par l'Association des Pilotes ou par le chef-pilote?

R Par le syndicat professionnel des pilotes.

Q Est-ce que le rôle du chef-pilote, localement, est un rôle, disons, surtout administratif, ou si c'est un rôle surtout de surveillance?

R Je dirais: Les deux.

Q Vous pourriez peut-être référer la Commission à l'article approprié de la loi française


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

qui définit les fonctions du chef-pilote.

R L'article 16, page 33. Je peux peut-être le lire pour le record et la traduction, si vous voulez.

Q Avez-vous le texte?

R Je n'ai pas le texte, non.

Q Monsieur Nadeau a le texte de la loi française.

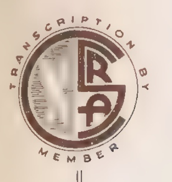
(Le témoin est questionné en anglais par monsieur le commissaire Smith).

LE TEMOIN

R L'article 16 désigne d'abord ici que le chef-pilote - voici le texte:

"Dans les stations où il existe un chef du service de pilotage, son autorité s'exerce sur tous les détails du service. Il assure l'application des règlements, l'organisation intérieure, la répartition du travail entre les pilotes, il dirige le personnel, il règle les tours de service, autorise les absences. Il veille sur la composition, sur l'entretien et sur l'emploi du matériel de la station.

Il rend compte à l'administrateur de l'inscription maritime, chef du


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

quartier, de tous les incidents relatifs au service; il lui transmet d'urgence, avec son avis, les rapports des pilotes relatifs aux accidents de mer , et lui signale les fautes d'ordre professionnel commises par les pilotes.

Il vérifie et vise les bons de pilotage et contrôle les services qui y sont mentionnés.

Il prend, en tant que besoin et s'il y a lieu, d'accord avec les pilotes, toutes les mesures conservatoires utiles dans l'intérêt de la station."

LE PRESIDENT:

Q Alors, sa rémunération, est-ce qu'elle est basée sur les revenus des pilotes?

R Oui.

Q C'est proportionnel, de façon à rendre ça intéressant pour un pilote de devenir chef-pilote?

R C'est ça, c'est-à-dire que c'est basé sur les revenus des pilotes plus un pourcentage. Parce que je pense bien qu'actuellement, ici au Canada, il n'y a pas beaucoup de pilotes qui seraient intéressés à devenir surintendant régional?

R C'est exact.

Me MARC LALONDE, c.r.,

pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Est-ce que les pilotes se chargent de la perception des droits de pilotage, ou si c'est la responsabilité du chef-pilote?

R C'est le syndicat professionnel.

Q A cet égard, le rôle du chef-pilote est de surveiller la façon dont la perception des droits de pilotage a lieu?

R Oui. D'ailleurs, dans un article, on marque qu'il surveille - c'est bien marqué "une surveillance."

Q Est-ce que l'investissement des pilotes dans le matériel prend la forme de bateaux-pilotes seulement, ou s'il peut y avoir d'autres formes d'investissement?

R Il peut y avoir d'autres formes d'investissement, par exemple, ce qui me vient à l'idée, c'est qu'à Rouen, les pilotes font du pilotage de Rouen jusqu'à Villequier, qui est une distance approximative de 35 ou 36 milles. Villequier est à mi-chemin entre le Hâvre et Rouen, et longe la Seine, et le pilote qui part de Rouen va descendre à Villequier, et lorsqu'il arrive là, il prend une des automobiles qui appartient au syndicat professionnel, et revient à Rouen, parce que tous les pilotes résident à cet endroit, et le pilote suivant, par exemple, qui devra aller chercher un navire à Villequier descendra l'automobile, il laissera l'automobile du syndicat à cet endroit et prendra le navire.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Alors, ils sont propriétaires d'une flotte d'automobiles pour se transporter à toute heure du jour et de la nuit.

Q Est-ce que vous avez eu des commentaires des autorités françaises, de l'administration centrale, en rapport avec le régime du chef-pilote tel qu'il existe en France, soit par des pilotes, soit lorsque le chef-pilote est lui-même un ancien pilote ou soit lorsque l'administration a lieu par une autre personne?

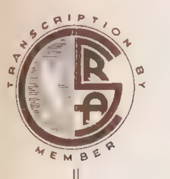
R Oui, il y a eu des rapports de représentants gouvernementaux à cet effet-là, et, je le répète, on nous a dit que généralement on était enchanté quand c'était un pilote qui prenait la charge; et lorsque c'était une nomination qui apparemment, des fois, peut être politique, il peut y avoir quelqu'un à sa retraite d'un autre angle maritime, l'administration était déficiente, à ce moment-là.

Q Vous avez mentionné hier que vous avez visité les administrations de la Seine, c'est-à-dire de Rouen et le Hâvre; est-ce que vous avez eu l'occasion de rencontrer les chefs-pilotes à ces endroits?

R Oui.

Q Dans ces endroits-là, est-ce que les chefs-pilotes étaient des anciens pilotes ou des gens provenant d'autres professions?

R Aux deux endroits, c'étaient des anciens pilotes.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Q Et d'après les entrevues que vous avez eues avec ces personnes, ainsi qu'avec les pilotes, pourriez-vous élaborer quant à la nature, si on peut dire, des relations entre l'Association des Pilotes et le chef pilote, localement, question de savoir: Est-ce que c'étaient des relations qui apparaissaient très étroites, ou si au contraire les échanges étaient limitées et chacun se tenait dans sa sphère?

R Des relations très étroites et amicales; je crois que lorsqu'on a choisi les chefs-pilotes pour ces deux stations du port, on s'est efforcé de prendre des gens qui étaient compétents et respectés par leurs confrères, et même au Hâvre, le chef-pilote est l'ancien président du syndicat professionnel de cet endroit. Alors, il était bien respecté par ses confrères, et il y a une étroite collaboration entre les pilotes et le chef-pilote de la station.

Q Nous aurons probablement l'occasion de revenir sur des détails de ces régimes, monsieur Bédard. Est-ce que vous pourriez sommairement situer le régime italien de pilotage?

R Le régime italien de pilotage a moins retenu notre attention, quoique c'est un régime, encore une fois, qui est d'entreprise libre et où les pilotessont tout de même en charge d'à peu près toute l'administration.

Ils ont lepilotage obligatoire pour tous les ports en Italie, excepté pour des navires d'un tonnage inférieur à cinq cents tonnes brutes, je crois,

et ..... le plan de pension, comme nous l'avons exposé hier, est basé sur le revenu des pilotes actifs, lorsque les fonds nécessaires sont disponibles, c'est-à-dire qu'on peut prendre - il y a un maximum de deux et demi pour cent (2½%) du revenu brut des pilotes en service pour être versé aux pilotes à la retraite.

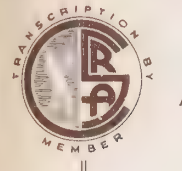
Q Est-ce que lors de votre visite en France et en Allemagne en particulier, vous avez eu l'occasion de discuter avec les autorités administratives concernant les critiques ou les plaintes que cette autorité administrative pourrait avoir à l'égard du système, dans ces deux pays?

R Oui. En Allemagne, pour commençer, on nous a mentionné qu'il y avait deux ou trois points où on aimerait à changer certains aspects de la loi.

Q Vous dites "on". Qui est: on?

R Le représentant de l'autorité gouvernementale qui à ce moment-là était monsieur Kurt Graft.

Ce monsieur nous a dit qu'on trouvait que la période de trois ans pour un chef-pilote, en Allemagne n'était pas suffisamment longue; que les administrateurs prenaient un petit bout de temps à être d'une très bonne compétence, et qu'on pouvait les changer au bout de trois ans et être obligé de recommençer avec une nouvelle administration, et les pilotes, à ce moment-là, semblaient d'accord qu'il serait bon de porter la période à cinq ans - des termes de cinq ans.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



Il est arrivé un cas aussi là-bas où ils ont eu un pilote qui était en boisson occasionnellement. Ce pilote, sur recommandation du comité de discipline des pilotes eux-mêmes a été suspendu, et sa licence a été révoquée. Il en a appelé jusqu'en Cour, une cour civile quelconque, et finalement, son brevet lui a été remis, et apparemment on prétend qu'il y avait certainement une déficience dans la loi, parce que ce type était un indésirable. Alors, on voulait étudier cet aspect.

Aussi, il y a un troisième point que j'oublie.....

Q Est-ce que c'était un point d'importance, en autant que vous vous rappeliez, ce troisième point? Vous pouvez consulter vos notes si vous jugez à propos.

R Ce n'était pas un point de tellement grande importance.

Pour ce qui est de l'administration en France, ils ont la Commission d'Etudes présentement qui a étudié leurs problèmes et il ne semble pas qu'on envisage de grands changements majeurs.

LE PRESIDENT:

Q En France?

R En France, non, il y a une question qui est à l'étude: C'est qu'à un moment donné on voulait mettre dans un fonds commun les argents retenus pour les fins de dépréciation, le renouvellement du


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

matériel aux stations de pilotage.

Présentement, chaque station de pilotage garde son argent pour le renouvellement de son matériel, et occasionnellement, il faut emprunter à certains endroits. Alors, les fonctionnaires ont dit qu'il y avait unepossibilité pour qu'il y ait une caisse centrale où l'argent serait déposé, et serait crédité au compte de chaque station, tout comme chaque station pourrait créer un pouvoir d'emprunt pour l'autre station qui désirerait emprunter.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Est-ce que vous avez eu l'occasion de questionner monsieur Graft, en Allemagne, sur les relations ou l'attitude des Armateurs, généralement, vis-à-vis le système de pilotage qui existe en Allemagne?

R Monsieur Graft m'a déclaré que les Armateurs étaient bien satisfaits du service de pilotage, mais comme à peu près tous les endroits que nous avons visités, il nous a aussi dit que les Armateurs disaient que ça coûtait trop cher.

Ca, ç'a été général, à chaque endroit: Ca coûtait toujours trop cher.

Pour compléter, certaines recommandations qui apparamment pourraient faire des changements mineurs dans la loi française, il a été question

de porter, dans certains ports, la limite des exemptions de 150 tonnes brutes à cinq cents tonnes brutes, ce qui représente en fait des navires d'un tonnage net très petit.

D'éliminer complètement les certificats de licences de pilotes ...

Q De licences de pilotes - de capitaines-pilotes.

R De capitaines-pilotes, les licences de capitaines-pilotes, et c'était pour certains navires des classes de cinq cents tonnes brutes et moins, si on n'avait pas d'exemptions à certains endroits, d e trouver un moyen pour alléger le fardeau financier à ces bateaux, au point de vue pilotage.

A faire une règle pour abolir les pilotes de choix...

Q Ce qu'on appelle ici "les pilotes spéciaux", n'est-ce pas?

R C'est ça.

LE PRESIDENT:

Q Est-ce que c'est un pilote de choix, occasionnellement, ou un pilote de choix constamment pour une ligne?

R Généralement constamment pour une ligne, mais il peut faire venir un pilote à part ça dans le tour de rôle.

Q Parce qu'il peut y avoir un pilote de choix, par exemple, dans une circonstance plus dif-


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

ficile, dans des conditions plus adverses; la compagnie pourrait pouvoir choisir un autre pilote? Ce n'est pas ça?

R La compagnie choisit un pilote pour tous ses navires, généralement; et ça n'existe maintenant, si j'ai bonne mémoire, qu'au Hâvre et à Dunkerque. Les autres endroits, ça n'existe pas, ç'a été éliminé.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Mais dans tous les endroits que vous avez visités, est-ce qu'il existe une règle qui permette à l'autorité de pilotage ou aux gens qui font le dispatching d'envoyer dans certains cas un pilote plutôt qu'un autre, un pilote quelconque à un endroit quelconque où il aurait plus d'expérience qu'un autre, pour faire une manoeuvre plus difficile, quelqu'un qui aurait plus d'expérience?

LE PRESIDENT:

Q En d'autres termes, est-il limité au tour de rôle?

R Je ne me rappelle pas d'endroits où il y a une règle qui prévoit ça et où on va sauter par-dessus le tour de rôle et prendre un pilote de choix pour un quai spécial, par exemple; de mémoire, je ne me rappelle pas d'instance.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Est-ce que dans tous les endroits

que vous avez visités, vous avez constaté l'application d'une règle qui est la règle du tour de rôle?

R Oui.

Q Il y a un système de tour de rôle?

R Oui, le tour de rôle est d'usage à peu près partout.

Q Si vous voulez, monsieur Bédard, nous allons maintenant procéder à l examen des recommandations particulières quitte à ce que si possible, des lois que vous avez mentionnées, soient reprises ultérieurement...

(Le témoin est interrogé en anglais par monsieur le Commissaire Smith, par Me Lalonde et par le Président).

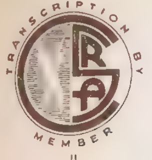
Me MAURICE JACQUES
pour la Commission:

Q Maintenant, monsieur Bédard, parmi les exemptions qui ont été accordées aux navires, est-ce que les navires des divers états les navires des divers gouvernements sont exemptés de l'obligation de prendre un pilote ou de payer lesdroits de pilotage?

R Vous voulez dire: Un navire de guerre, par exemple?

Q Non, un navire du gouvernement, comme nos navires ici, les garde-côtes.

R En France, il n'y a aucune exemption qui est prévue à part l'exemption de tonnage inférieure à cent cinquante tonnes.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Q Dans les autres endroits?

R Dans les autres endroits, généralement, les navires en Grande-Bretagne, les navires appartenant à Sa Majesté sont exclus.

Q En Allemagne?

R En Allemagne, le pilotage est obligatoire.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
En Allemagne, la règle est celle du pilotage obligatoire, et est prévue dans la loi allemande.

Q Continuez.

R C'est la règle du pilotage obligatoire prévue dans la loi, mais elle est effectivement obligatoire pour les navires de cinq cents tonnes et plus, dans le canal de Kiel.

Dans les autres endroits, les navires peuvent se piloter eux-mêmes.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q En Hollande et en Belgique?

R En Hollande et en Belgique, je crois qu'il n'y a pas d'exemption pour les bateaux du gouvernement; les pilotes sont des employés civils, ils sont habitués à piloter ces bateaux.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Q Et à New York?

R A New York, je n'ai pas vérifié, mais par déduction, je dirais que ce sont sans doute des bateaux avec des licences de "enrolled vessels" si vous voulez. Alors, automatiquement, ils ont le droit de faire leur pilotage eux-mêmes, mais je n'ai pas vérifié s'ils prennent des pilotes.

Q Maintenant, les navires de guerre de tous ces pays-là, est-ce qu'ils sont sujets au pilotage?

R Dans la plupart des pays, ils ne le sont pas, sujets au pilotage; mais en France, tous les navires sans exception sont obligés de prendre un pilote.

Q Maintenant, vous avez dit que c'était le chef-pilote, en Allemagne et en France, qui faisait l'administration du tour de rôle. Est-ce que vous avez pu constater une différence dans l'administration du tour de rôle, dans la qualité de l'administration du tour de rôle entre le France, l'Allemagne et le Canada?

R C'est le mêmeprincipe: Les pilotes sont appelés à tour de rôle pour les navires. Maintenant, à certains endroits, ils peuvent être rémunérés sur une base journalière, pour les jours qu'ils étaient disponibles pour le tour de rôle. Aux autres endroits, c'est comme ici, ils ont droit à la distribution égale, s'ils ont égalisé dans le nombre de tours, et non pas le nombre de jours, mais la règle générale, c'est en tour

de rôle, le dernier pilote en service. Un pilote qui complète son service tombe au bas de la liste, et monte en haut en gradation, avec la circulation maritime.

Q Maintenant, est-ce que cette administration - l'administration même du tour de rôle est-elle plus efficace en France et en Allemagne qu'au Canada?

R Je n'y vois pas de différence.

Q Mais le dispatching, comment se fait le dispatching dans tous ces pays-là?

R Les agents, dans la majorité des pays, avisent la station de pilotage qu'ils ont besoin d'un pilote pour telle heure, sur un navire

Q Est-ce qu'ils avisent, disons, en France et en Allemagne, le chef-pilote?

R C'est ça.

Q Ils avisent le chef-pilote?

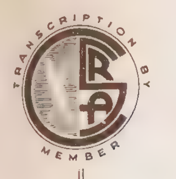
R Ou son représentant, le commis dans la station.

Q Et dans les stations, il y a des employés comme ici?

R C'est ça.

Q Est-ce qu'on maintient des quarts vingt-quatre heures par jour, pour le dispatching?

R Non, pas du tout; dans certains endroits, on a, vingt-quatre heures par jour, je dirais que peut-être dans un tiers à une demie des endroits que nous avons visités, spécialement en Angleterre, le bureau est ouvert de huit heures du matin à cinq heu-


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

res de l'après-midi, et tous les ordres doivent entrer pendant ce temps.

Et si quelqu'un oubliait, par exemple, d'appeler son pilote, que le bateau veut partir à minuit, quelquefois, il y a une alternative. Il peut appeler un pilote ou le représentant chez lui et faire les arrangements pour appeler le pilote, mais ceci est exceptionnel.

Q En Angleterre, la station de dispatching est fermée la nuit?

R La majorité, pas toute, mais la majorité des stations de dispatching sont ouvertes de huit heures du matin à cinq heures de l'après-midi.

Q Et en France?

R Il y en a d'ouvertes le jour seulement, et d'autres le jour et la nuit, mais la proportion, là, je ne sais pasdu tout.

Q Est-ce qu'on a du personnel comme ici, des dispatchers qui sont affectés au tour de rôle?

R C'est ça, des commis.

Q Et en Allemagne?

R La même chose; en Allemagne, toutefois, c'est ouvert vingt-quatre heures par jour.

Q Il y a toujours quelqu'un à la station de dispatching?

R A Hambourg, il y a toujours quelqu'un à la station; dans les stations de moindre importance, je ne sais pas.

Q Est-ce que ces stations ont des

appareils de radio-téléphone?

R ..... très peu fréquemment.

Q Les bateaux-pilotes sont-ils munis d'appareils de radio-téléphone?

R Oui, ils sont munis d'appareils de radio-téléphone.

Q Est-ce que les communications sont limitées entre le bateau-pilote et le navire qui doit être piloté?

R Oui, elles sont limitées, oui; le radio-téléphone n'est là que pour l'utilité au point de vue pilotage.

Q Maintenant, comment les communications se font-elles entre le bateau-pilote et la station de pilotage, si la station n'a pas de radio-téléphone?

R Elles peuvent se faire avec un autre bateau-pilote qui est au quai et dans la plupart du temps qui relève le pilote; il y en a qui sont le long du quai, pour entrer dans la Seine maritime, pour entrer au port; vous avez les bateaux-pilotes qui se relèvent l'un l'autre; alors, la possibilité de communiquer est peut-être là.

Q Mais vous n'avez pas fait d'études sur cette question-là?

R Non, pas approfondie.

Q Maintenant, est-ce que ces bateaux-pilotes ont aussi pour fonction une fonction équivalente à celle que les nôtres ont: C'est-à-dire: Air sea rescue?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

R Ils sont, dans la majorité des cas, ils sont disponibles pour "air sea rescue", les bateaux de Trinity House.

Q Est-ce que les pilotes ont fait des commentaires adverses contre cette fonction qu'on imposait aux bateaux-pilotes?

R Non, pas à ma connaissance.

Q Est-ce que les pilotes étrangers de tous ces pays vous ont fait des commentaires sur l'installation de radios-téléphones dans la station de pilotage même?

R Oui, favorable; il en a été question, et les commentaires étaient favorables à cet effet.

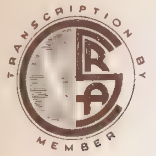
Maintenant, il y a des endroits où ça peut être favorable et d'autres endroits où ce n'est pas nécessaire; ça dépend des stations de pilotage; si c'est une station de pilotage, par exemple, à Hambourg, vous êtes rendu aux eaux d'une rivière, l'utilité n'est pas très forte.

Par contre, si la station de pilotage est près d'un poste de pilotage pour la mer, la nécessité est plus forte.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Comme à Brunsbuttel, par exemple?

R C'est ça.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Maintenant, est-ce que le dispatching est fait d'un centre unique, ou est-il fait comme ici, dans les endroits, évidemment qui se prêtent à ça, deux centres, un à chaque extrémité du district, par exemple: Les Escoumains et Québec?

R Ca dépend; quand les pilotes voyagent à sens unique d'une station, généralement, il y a seulement une station qui contrôle.

Si le pilotage est fait à double voie, aller et retour, les deux stations font du dispatching.

Vous comprenez ce que je veux dire?

Q Oui. Maintenant, dans les stations de pilotage, pouvez-vous nous dire où en général se trouvent ces stations de pilotage là? Dans les villes ou en dehors des villes?

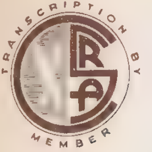
R Généralement, dans le port, au bord de l'eau.

Q Et quelles facilités ont les pilotes à ces stations-là?

R Ah, ça varie grandement; il y a des endroits où c'est seulement un bureau; il y a d'autres endroits c'est presqu'un hôtel: Il y a des lits, des chambres, des repas.

Q Et qui paie ces dépenses d'entretien?

R Les dépenses d'entretien, par exemple


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



à la grosse station de Brunsbuttel qui est la station à mi-chemin entre la mer et Hambourg, sont payées à même le tarif d'administration.

Q Est-ce que les pilotes eux-mêmes doivent contribuer de façon quelconque?

R Les pilotes contribuent pour la nourriture. Ils y a un cafétéria qui est là, et il paie pour la nourriture; mais l'entretien de la station elle-même est fait à même le tarif d'administration.

Q Et en France et en Allemagne, les employés qui font du dispatching sont les employés des pilotes?

R Les employés des pilotes, oui.

Q Ils sont payés par les pilotes?

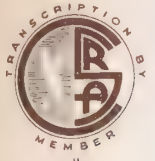
R Ils sont payés par les pilotes, par le tarif de pilotage.

Q A même le revenu de pilotage?

R Oui.

Q Maintenant, quant à la discipline, est-ce que vous avez étudié, ou est-ce que votre avocat a étudié la procédure que l'on suivait dans le cas de discipline? - Je ne veux pas anticiper sur la preuve que mon confrère pourrait faire, mais...

Me MARC LALONDE, c.r., pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent: Je déposerai les règlements en matière de discipline, dans le cas de l'Allemagne, des règlements détaillés en matière de discipline; je


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

suis en train de les faire transcrire, et il y aura évidemment peut-être un peu de preuve lorsqu'on abordera la preuve en matière de discipline.

LE PRESIDENT:

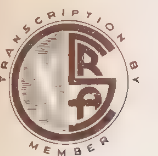
Q Voici une question que je voulais poser au sujet de la France qui est réputée pour ses grèves, ou même les fermiers font la grève: Est-ce que d'après ce que vous avez pu voir, il y a eu des grèves, récemment ou depuis quelques années, parmi les pilotes en France?

R Il y en a eu une en mil neuf cent soixante (1960), dans la Seine, et d'après ce que nous avons pu voir, c'était une question tarifaire, surtout, et à ce moment-là les pilotes ont refusé de faire du pilotage de nuit; ils ont piloté les bateaux de jour, mais pas de nuit, et ça s'est réglé après une trentaine de jours, je crois.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Maintenant, est-ce que les je reviens aux bateaux-pilotes - est-ce que les bateaux-pilotes ont des rations à bord; non pas des rations d'urgence, mais est-ce qu'ils maintiennent de la nourriture pour que les pilotes puissent se nourrir à bord du bateau?

R Oui.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Q Qui défraie ce coût-là?

R Le tarif d'administration.

Q Est-ce que les navires de bateaux-pilotes sont sujets aux inspections comme les nôtres?

R Oui.

Q Est-ce qu'ils sont licenciés, brevetés pour transporter des passagers ou des pilotes?

R Absolument, pour transporter des pilotes.

Lorsqu'on construit ces bateaux-pilotes, ils sont construits avec l'approbation des gens concernés, et même la surveillance, par exemple de la construction - on verra assez souvent un pilote qui sera délégué par son groupement pour surveiller occasionnellement la construction du navire.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Vous pourriez peut-être élaborer justement sur l'expérience de la construction des récents bateaux-pilotes en Allemagne et à Hambourg.

R Ce sont de gros navires, naturellement, ces bateaux-pilotes; plusieurs d'entre eux sont ancrés dans la mer du Nord, et les navires les approchent, et lorsqu'ils arrivent proche, soit que le bateau-pilote aille à côté, ou si le bateau-pilote est trop loin, il y a une vedette qui fait la navette entre le bateau-pilote et le navire qui s'en vient.

Vous allez avoir des ports comme


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Hambourg où il y a un trafic très lourd; vous pouvez avoir cinquante pilotes qui vont résider à bord du bateau-pilote, à un moment donné jusqu'à temps qu'il arrive d'autres navires pour remonter le fleuve.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q C'est justement où je voulais en venir: Les grosses stations, les pilotes résident à bord des navires, comme un peu les pilotes des Escoumains le faisaient à bord du Citadelle?

R Encore plus, parce que le Citadelle, le bateau revenait au quai; tandis que là, le bateau-pilote peut passer une semaine à la mer sans revenir au quai.

Q Est-ce que les pilotes se sont plaints de cet état de choses?

R Non, parce que le pilote ne reste pas longtemps, il retourne à bord sur le tour de rôle, il peut dormir et manger là.

Q Et comment le pilote qui doit s'embarquer à bord d'un navire rejoint il le bateau-pilote? Est-ce qu'il y a un bateau qui fait le service entre le bateau-pilote et la terre?

R Ah oui, je comprends votre question; c'est par exemple à un moment donné où vous auriez un surplus de pilotes?

Q Si le bateau est ancré pour deux semaines?

R Le pilote va à bord du bateau-pilote.

Q Pour le bateau qui descend?

R Oui. Voici, vous allez avoir des pilotes qui embarquent à Brunsbuttel, qui s'en vont au bateau-pilote; le pilote va attendre là, il attend à bord un navire qui vient de la mer.

A un moment donné, le trafic ne se balance pas, et il peut y avoir cinquante pilotes de trop à bord du navire qui est à l'ancre. Alors, on les enverrait à terre.

Q Est-ce qu'il y a un service d'établi? Est-ce que vous avez pu constater comment ce service-là se faisait?

R On n'a pasété sur place à cet endroit-là pour le constater.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Ca pourrait être intéressant de noter...

R Il y en a certainement un.

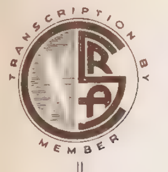
Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Vous présumez?

R Oui.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Ca pourrait être intéressant de noter ici qu'en Allemagne, à Hambourg, on



ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

a des bateaux-pilotes même avec une plate-forme pour hélicoptère, et qu'on a tenté d'approvisionner le bateau-pilote au large, à la mer, même lorsqu'il faisait mauvais, on est venu en hélicoptère pour transporter les pilotes à bord du navire afin de ne pas retarder les navires.

LE PRESIDENT:

En d'autres termes, le bateau-pilote à cet endroit, c'est un poste de pilotage flottant.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

A toutes fins pratiques, qui reviendra pour fins de ravitaillement, ouquelque chose comme ça, occasionnellement, mais qui va rester en mer peut-être une quinzaine de jours?

R C'est exact.

Q Je pense qu'on a un peu le même système a New York, n'est-ce pas?

R Oui.

Q Avec des vedettes qui vont aux navires, du bateau-pilote en station au large d e Sandy Hook?

R La même chose à Londres, la Tamise, aussi.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Shipping Fed. of Canada:

Q Au Hâvre?

R Au Hâvre, vous avez la même chose, et pour Rouen la même chose.

LE PRESIDENT:
Système qui peut avoir son avantage; ça oblige, autrement, les bateaux à s'approcher trop des côtes qui sont difficiles, à causedes vents, des courants ou du tirant d'eau, ou de l'épaisseur de l'eau qui n'est pas suffisante.

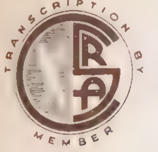
Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Et aussi du fait, semble-t-il, que ces navires, à toutes fins pratiques, sont obligés de se tenir quatre, cinq ou six et même plus peut-être une quinzaine de milles en mer; ils ont par conséquent besoin d'être des navires assez puissants et assez considérables.

Alors, s'il fallait que ces navires là fassent la navette, quinze milles à chaque fois, ce serait un coût prohibitif.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Maintenant, est-ce que vous avez des chiffres sur le fardeau de travail des pilotes étrangers?
R Oui.
Q Ca va être donné à la Commission?
R Oui.
Q Pour compléter ce que vous avez dit sur les bateaux-pilotes, est-ce que vous pourriez nous dire, en France et en Allemagne et en Angleterre, combien de temps à peu près un pilote passe sur le bateau-pilote, au large?
R Il faudrait que je le relève, d'après les notes.
Q Ca va venir plus tard, ça. Les équipages de ces bateaux-pilotes, qui les paie?
R Ils sont payés par le tarif de pilotage; les pilotes allemands se sont un peu départis de leur responsabilité d'engagement de l'équipage; ils ont engagé une firme qui s'occupe de leur équipage à bord des bateaux-pilotes, et ils paient cette firme-là.
Q Maintenant, est-ce que les diverses associations de pilotes ou les corporations de pilotes qui sont propriétaires de matériel roulant, fixe ou flottant et qui engagent des employés, est-ce que ces corporations ont prévu des fonds de pension ou autres bénéfices d'appoint pour leurs employés?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

R Oui, dans certains cas.

Q Dans certains cas. Dans quels cas? Pouvez-vous nous donner des exemples?

R Le cas des bénéfices, je me rappelle qu'il y en a, mais je dis: Dans certains cas, parce que je n'ai pas vérifié, de mémoire, je ne peux pas vérifier s'il y en a, pas du tout, mais ça existe.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent

Q Je crois qu'il y a lieu d'éliminer tout d'abord tous les pays où l'équipage des bateaux-pilotes est en définitive un équipage d'apprentis ou d'aspirants pilotes?

R Oui.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Est-ce que dans d'autres pays, en France, en Belgique, en Angleterre, les membres de l'équipage du bateau-pilote suivent en fait à ce moment-là un apprentissage, comme à New York?

R Les deux seuls endroits où nous avons vu ce système, ç'a été à New York puis à Liverpool.

Q New York et à Liverpool?

R Et à Liverpool.

Q Et quels commentaires les pilotes vous ont-ils faits sur ce système-là, s'ils vous en ont fait?

R Les pilotes eux-mêmes ont semblé


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

heureux du système.

Q Est-ce que c'étaient des pilotes qui avaient semblé faire un système d'apprentissage?

R C'est exact.

Q Est-ce qu'à ces deux endroits-là, New York et Liverpool, vous avez contacté des Armateurs ou des groupements de navires pour savoir si eux étaient satisfaits de ce système-là?

R Non.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

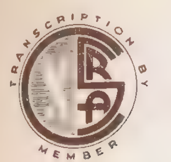
Q Vous-même, quel est votre point de vue en rapport avec ce système à New York et Liverpool?

R Mon point de vue en rapport avec le système à New York et Liverpool, je ne crois pas qu'on puisse faire un excellent apprentissage à être matelot à bord d'un bateau-pilote; je pense que c'est plutôt l'idée d'avoir une main d'oeuvre à prix réduite, que ce système consiste à avoir quelqu'un qu'on ne paierait pas cher pour faire l'ouvrage.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Est-ce que vous oseriez dire que les pilotes de Sandy Hook ne sont pas aussi compétents que les pilotes du fleuve?

R Absolument pas. Je dis qu'on prend un jeune homme et qu'on lui fait passer une partie de son temps avec un titre d'apprenti-pilote ou d'aspirant


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

apprenti-pilote, à faire du matelotage à bord d'un bateau-pilote ancré an large; il y en a certainement une utilité, mais je crois qu'il y aura plus d'utilité à avoir un jeune homme en faction sur un navire quelconque, à étudier et devenir officier, ou à faire des voyages, attentivement, avec un pilote breveté.

LE PRESIDENT:

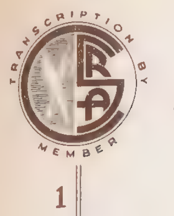
Personnellement, je vois une différence s'il s'agit d'un pilotage de fleuve ou de rivière et s'il s'agit d'un pilotage de port.

Dans le cas d'un pilotage de port, faire partie des membres de l'équipage du bateau-pilote peut être une expérience en soi, parce qu'il va dans toutes les parties - il va partout, il connaît les courants, il peut observer; mais dans le cas du pilote de fleuve, où il fait seulement partir de Québec et aller au bateau, il n'apprendra pas grand-chose passé l'Ile d'Orléans.

LE TEMOIN:

R Je ne dis pas que le système est nul, loin de là; mais je ne suis pas en faveur du système, et je n'en vois pas l'avantage.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Mon confrère monsieur Richard suggère qu'on pourrait peut-être avoir un système d'apprentissage en mettant les apprentis sur le bateau de la Traverse de Québec pour une couple d'années.

LE PRESIDENT:
Il y a beaucoup à apprendre, je crois, sur le bateau de la Traverse, pour accoster les navires en tout temps, avec la glace, le vent, les courants.

LE TEMOIN:
R Pour la manoeuvre.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
C'est ce que les pilotes disent.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
Il y a un proverbe anglais qui dit: "The proof of the pudding is in the eating." Les pilotes de Sandy Hook ont servi leur apprentissage à bord des bateaux-pilotes...

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Si on veut invoquer un argument, je pense que mon confrère va admettre qu'il n'est pas démontré que la valeur des pilotes de Sandy Hook provient du fait qu'ils ont passé tant d'années à laver les ponts sur un bateau-pilote. Ils peuvent être très compétents, et personne n'en doute. La question est de savoir où ils ont pris leur compétence et leur expérience.

Un autre point que le témoin faisait ressortir précisément: Dans le port de New York, l'accostage, généralement, et la manoeuvre comme telle est faite par des pilotes spéciaux affectés à cette fin, comme le témoin l'a dit hier.

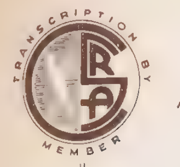
LE TEMOIN:

R Ce qui a été mis en évidence hier, c'est que lorsqu'il y a eu des grèves...

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Je dirais plutôt que lorsqu'il y a eu des grèves, c'est plutôt le pilote du port qui accostait le navire.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

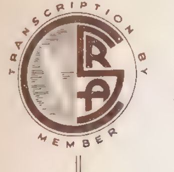

TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Enfin, on s'en remet à ce qu'on lit dans les journaux.

Q Vous avez mentionné tout à l'heure, à plusieurs occasions, que le régime en Belgique est un régime professionnel pour les pilotes. N'est-il pas vrai cependant qu'il y a certaines exceptions, et qu'il y a au moins une exception qui mérite d'être mentionnée?

R Oui, dans le port de Anvers. Le port de Anvers est un endroit où tous les quais sont à l'intérieur d'écluses, et à l'intérieur de ces écluses, il y a une société de pilotage qui s'appelle la Société des Pilotes Brabo, et qui font le déplacement des navires à partir de l'écluse, c'est-à-dire que le pilote de rivière amène le navire jusqu'à l'écluse, et dans l'écluse, le pilote du port prendra ce navire et l'amènera à quai, et parfois, il aura à passer d'autres écluses avant d'arriver au quai, et ils sont entièrement des entrepreneurs libres. Ils ont formé une société dans laquelle les pilotes et Armateurs appartiennent, et ce sont ces deux groupements qui gèrent le pilotage, les timoniers, parce qu'ils utilisent aussi les timoniers à bord de ces navires, et les lignards. Alors, c'est une société formée de pilotes et d'Armateurs et qui donne le service de pilotage, de timoniers et de lignards dans le port d'Anvers.

Leur tarif est établi sur la longueur du navire; plus le navire est long, plus le tarif


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

de pilotage est élevé, et on charge aussi sur la distance parcourue. Alors, deux facteurs entrent dans la composition du tarif.

LE PRESIDENT:

Q Est-ce que vous avez vu ce port-là?
R Oui.
Q Est-ce que vous avez constaté que ce port-là avait des difficultés particulières, ou si c'était une chose normale qu'un marin de haute mer pouvait normalement faire?
R Non, c'est des difficultés particulières, spécialement pour un pilote de haute mer, parce que pour un pilote de haute mer, amener son navire dans une écluse lui-même, c'est quelque chose qui est spécialisé, ça prend un pilote ou un marin spécialisé à cet effet.

Maintenant, une fois rendu dans l'écluse, naturellement, il n'y a plus de courant. Alors, la traversée à travers la rade n'est peut-être pas très difficile au point de vue courant, seulement que ça demande beaucoup d'attention parce qu'il y a des quais s'échelonnant tout le long du parcours, et ça demande un certain contrôle pour l'entrée et la sortie des navires.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Excusez-moi, monsieur Bédard - dans tous vos voyages, quel est le district physique


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

que vous avez vu qui ressemble le plus, disons, au fleuve, à votre district à vous? - je devrais dire "circonscription" en bon français; je me corrige avant que votre procureur me corrige?

R Voici, j'ai...

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
J'ai pris des résolutions du Jour de l'An.

LE TEMOIN:

R Je crois que la circonscription serait peut-être celle de la rivière Elbe.

Maintenant, je ne veux pas qu'il y ait de fausse impression; nous n'avons pas fait une étude, à chaque endroit, nous avons surtout étudié le système administratif; nous ne nous sommes pas promenés en navire; nous avons rencontré des pilotes et des représentants du gouvernement.

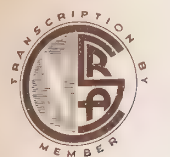
De là à aller avec un pilote lui-même pour faire le pilotage, on n'a pas fait ça; on est allé dans les ports et près des rivières; on n'a pas étudié la rivière même.

LE PRESIDENT:

Q Vous seriez encore en voyage?

R Oui.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

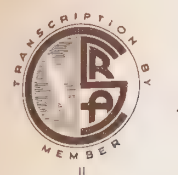

TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Q Pourriez-vous, sommairement, avant que nous abordions en détail, résumer la structure administrative que vous suggérez dans votre mémoire comme système, plutôt que de passer recommandation par recommandation en ce qui concerne les structures administratives?

R Eh bien, on s'entend premièrement que le ministre des Transports demeure l'autorité de pilotage; que son autorité soit en partie déléguée à un commissaire, commissaire qui a la responsabilité de surveillance sur l'administration locale qui serait confiée et faite par les pilotes eux-mêmes. Le ministre - le parlement en premier de tout, aurait des pouvoirs, c'est-à-dire aurait le devoir de limiter, d'établir les limites des districts de pilotage et le pouvoir de donner des exemptions à certains navires.

Le ministre aurait le pouvoir de reviser les demandes de tarifs, d'augmentation ou diminution de tarifs; aurait le pouvoir de suspension de brevets de pilotes et d'émettre des brevets de pilotes; il serait l'intermédiaire auprès du gouvernement pour faire adopter les arrêtés en conseil sur le changement des tarifs de pilotage.

Maintenant, le commissaire du pilotage serait un haut fonctionnaire avec une responsabilité et un revenu correspondant à celui d'un sous-ministre. L'idée de ça est que nous désirons avoir une personne avec la responsabilité de surveillance; qui n'ait pas



ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

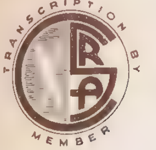
à passer à travers tout un échelonnage d'intermédiaire pour arriver au ministre qui a l'autorité finale.

Q Et certains autres, d'après ce que vous dites dans votre mémoire, qui auraient jusqu'à un certain point l'autorité du commissaire lui-même?

R C'est ça. Le commissaire du pilotage serait un haut fonctionnaire et pourrait entrer en communication avec le ministre, sur certains points.

Le commissaire du pilotage pourrait être assisté, avoir deux assistants. Nous avons cru bon de limiter la position à un nombre de deux assistants pour ne pas arriver encore une fois avec un programme de fonctionnaire et tout un échelonnage avant de prendre une décision. On veut bien garder à notre esprit que ce bureau du commissaire et ses deux assistants aient proposé avec surtout un devoir de surveillance et non pas un devoir d'administration, et nous suggérons que si le commissaire n'est pas lui-même un ancien pilote, un marin ou quelqu'un avec des connaissances maritimes, qu'il ait parmi ses adjoints, un des deux adjoints, au moins quelqu'un qui aura des connaissances maritimes.

Par contre, si le commissaire lui-même est quelqu'un avec des connaissances maritimes, il devrait avoir un adjoint avec une connaissance légale et un adjoint avec une connaissance en comptabilité, parce qu'en fait, au point de vue surveillance, il sera important d'avoir quelqu'un qui pourra étudier les bud-


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

gets et les bilans que les stations de pilotage soumettront aux commissaires.

De là, on en arrive ...

Q Excusez-moi. Vous avez mentionné dans votre mémoire, au paragraphe 418 qu'en France il y a simplement deux fonctionnaires qui s'occupent de 500 pilotes français partagés en une cinquantaine de circonscriptions. Vous avez eu l'occasion de vérifier ça vous-même?

R Oui, exactement.

Q Et en Allemagne, on dit qu'il y a un fonctionnaire assisté de deux subalternes pour environ 830 pilotes allemands?

R C'est exact.

Q Et vous avez déclaré hier, je pense, que le fonctionnaire supérieur ne consacrait qu'une partie de son temps?

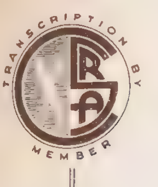
R Soixante et dix pour cent (70%) de son temps.

Q Excusez-moi. Vous pouvez continuer.

R Là, on en était à certains pouvoirs qui sont nos gouvernements, pouvoirs du ministre.

Après le ministre vient le commissaire et ses deux assistants, et après ça on arrive directement à l'administration du pilotage dans chacune des circonscriptions.

Alors, ici, nous proposons que les pilotes désignent parmi eux, pour une période de


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

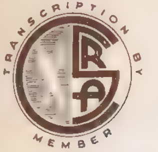
trois ans, un président ou un chef-pilote qui aura aussi les responsabilités de l'administration du service.

Présentement, les pilotes donnent le service mais ils n'en ont pas la responsabilité. Alors, un chef-pilote sera en charge, dans les plus grandes stations, et il prendra tout son temps, ce chef-pilote, à l'administration du tour de rôle, à recevoir les plaintes qu'il pourra y avoir à la discipline les plaintes qu'il pourra y avoir sur le service, la qualité du service même, et lui et son conseil d'administration auraient le pouvoir de remédier à ces lacunes.

Maintenant, lorsqu'il y aura une plainte au point de vue discipline, nous prévoyons que chaque circonscription devrait avoir un comité de discipline, et que ce comité de discipline soit composé de pilotes ou autres personnes que des pilotes, mais que tout de même ce comité devrait être existant et devrait avoir des pouvoirs que nous allons énumérer plus loin.

Pour avoir un système démocratique, au cas où ce comité de discipline serait préjudiciable à quelqu'un, nous prévoyons que la décision du comité de discipline pourra en être appelée aux commissaires de pilotage, et dans des cas d'amende élevée ou de suspension, on pourra même en appeler au ministre.

Nous prévoyons aussi que les pilotes...


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

LE PRESIDENT:

Q Est-ce que vous prévoyez un système au cas où le comité de discipline ne ferait pas son devoir?

R Oui, absolument.

Q Ne ferait pas son devoir dans le sens qu'il passerait par-dessus les indisciplines dans le pilotage, surtout la question de sécurité?

R Exactement.

Q Alors que c'est le public qui est intéressé?

R Oui, nous prévoyons ceci par la surveillance du commissaire du pilotage; il a le droit de surveiller ce qui se passe, et il a le droit de changer - de voir à ce que le Président de cette circonscription administre bien; et s'il y a des plaintes que l'administration est déficitaire, il a le droit de demander des élections pour élire un nouveau président ou chef-pilote; et si ceci n'est pas fait, il aura le droit de mettre quelqu'un en charge de la station, et on demande qu'à ce moment-là il y ait consultation avec une association régionale ou nationale des pilotes, conjointement.

Q J'ai déjà fait cette remarque-là : C'est que dans la plupart des associations profession nelles - le Barreau en est une de ces associations-là - quand vous avez un petit groupe local, vous avez une grande chance qu'il n'y ait pas de discipline qui soit appliquée d'aucune façon; et quand vous avez un



Barreau qui est plus considérable, comme celui de Montréal et de Québec, vous avez plus de chance que ça marche, parce que ceux qui s'occupent de la discipline sont plus indépendants, ils sont moins proches de ceux qui vont être disciplinés; mais quand vous avez un petit groupe de dix, quinze ou vingt avocats, ça ne marche plus.

R C'est une des raisons pourquoi, Votre Honneur, nous avons prévu que ça ne serait pas exclusivement les pilotes qui auraient le droit d'être sur le comité de discipline, exactement pour des endroits où il y a peu de pilotes; on peut demander un avocat ou un juge ou même un pilote d'une autre circonscription pour être membre de ce comité de discipline

Q Ou des pilotes à leur retraite?

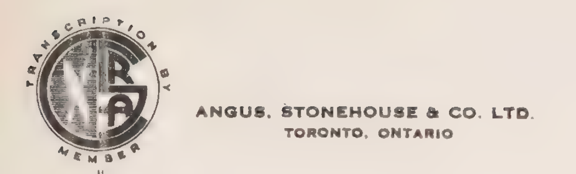
R Encore.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Je comprends que ce à quoi vous avez référé, monsieur Bédard, se trouve au paragraphe 426 du rapport de la Fédération; je réfère la Commission à la page 36, paragraphe 5 de la loi sur le pilotage américain.

R Maintenant, nous prévoyons aussi que les pilotes devraient être en charge des bateaux-pilotes.

Ceci ne veut pas dire que nous demandons que les pilotes soient propriétaires de ces



navires à chaque endroit; mais je crois que ceci devrait entrer dans les fonctions, donner le service, et si une station de pilotage croit plus pratique de donner ça à des entrepreneurs libres, comme ça existe par exemple à Québec présentement, et que le service est efficace, je crois que le meilleur service et le moins dispendieux doit avoir priorité sur un autre service plus dispendieux et moins efficace.

Par contre, nous demandons que les pilotes en aient la responsabilité, et que là où le matériel appartient présentement au gouvernement canadien, qu'il soit loué ou soit vendu aux pilotes.

LE PRESIDENT:

Q En d'autres termes, pour en revenir à l'ancien système où le pilote fournissait tout?

R C'est ça.

Maintenant, pour ce nouveau plan, nous prévoyons qu'il y aura un tarif comme il en existe un présentement pour la rémunération des pilotes et un tarif qui devra couvrir l'administration, les frais d'administration.

(Le témoin est interrogé par monsieur le Commissaire Smith)

LE PRESIDENT:

Plus tard, à un certain moment, je suppose, probablement aux plaidoiries, vous serez en mesure de dis-

cuter les autres propositions. Je sais qu'à un certain moment, j'étais sous l'impression que c'était en Colombie Britannique qu'il nous avait été recommandé que soit organisée une décentralisation, de la façon que ç'a été décentralisé pour le National Harbour Board, la Commission des Ports Nationaux, avec des commissions locales et une commission centrale; on nous avait suggéré quelque chose d'un peu semblable.

Alors, vous penserez à ça, et en temps et lieux, vous pourrez en discuter.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Afin de procéder avec ordre et peut-être assez de célérité, Votre Seigneurie, peut-être, ce qu'on pourrait faire serait simplement de passer les recommandations une par une, la lire et demander si le témoin a quelques commentaires autres que ce qui se trouve dans les commentaires du mémoire, et si la Commission a des questions à poser sur

les commentaires, sur chaque recommandation, elle pourra le faire, mais je ne vois pas l'utilité de faire répéter au témoin...

LE PRESIDENT:
Non.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
... ce qui est déjà écrit comme argument, à la suite de chaque argumentation.

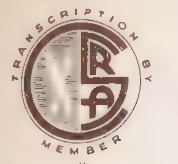
LE PRESIDENT:
D'ailleurs, il y a la transquestion sur ces choses-là, ça va revenir.

Maintenant, est-ce que vous préfèreriez que la transquestion se fasse sur chaque point?

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Je préfèrerais que nous procédions à tout l'interrogatoire en chef, et ensuite la transquestion.

LE PRESIDENT:
Enfin, la procédure ordinaire?

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Oui, je crois que ce serait préférable, parce qu'il y a des explicitations qui viennent plus loin.

LA COUR EST AJOURNEE POUR QUELQUES MINUTES.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Monsieur Bédard, si vous voulez prendre votre mémoire, au paragraphe 403, vous avez la recommandation numéro 1 qui se lit comme suit:

"Le gouverneur général en conseil conserve ses pouvoirs d'adopter des arrêtés en conseil concernant le tarif, sur recommandation du ministre des Transports, qui agit lui-même sur recommandation du commissaire du pilotage."

Avez-vous quoi que ce soit à ajouter aux commentaires qui sont contenus au paragraphe suivant, à ce que vous avez déjà dit?

R Non. J'aimerais tout de même répéter que nous voyons le commissaire comme étant la personne qui étudie les problèmes de tarifs et approfondit et qui rend une décision.

Nous voyons le ministre comme quelqu'un qui prend l'avis du commissaire et qui agit à ce moment-là en intermédiaire pour faire passer l'ordre en conseil devant le cabinet des ministres. La fonction

du ministre est peut-être une fonction de sécurité là-dedans, au cas où à un moment donné nous aurions une possibilité ou le commissaire serait enclin à être partial, si vous voulez, mais c'est une possibilité qui est très éloignée. L'étape du ministre est encore une protection, si vous voulez, pour toutes les parties concernées.

Q Recommandation numéro 2:

"Le ministre des Transports demeure l'autorité politique responsable du pilotage. Il fait le lien entre le commissaire du pilotage et le gouverneur en conseil; il est l'autorité émettant et annulant les brevets, sur recommandation du commissaire du piloge ou d'un organisme chargé d'enquêter en matière d'accidents maritimes. Il peut reviser les décisions du commissaires en matière de tarifs de pilotage, d'exemptions du pilotage obligatoire, de changement de limites ou d'établissement de circonscriptions de pilotage."

Avez-vous quelques commentaires à faire à ce sujet?

LE PRESIDENT:
Quel est le paragraphe?

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Excusez-moi: 410.

Q Je note d'abord qu'il y a une série


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

de décisions du commissaire que le ministre doit reviser, mais d'après les explications que vous avez données antérieurement, un certain nombre de ces matières vont au Parlement, et un certain nombre sont de la juridiction finale du ministre même, n'est-ce pas?

R C'est exact. Et en matière de tarifs, c'est le ministre qui a l'autorité; il le soumet au gouverneur pour un ordre en conseil.

Je ne crois pas qu'il serait sage, à ce moment-là, de demander, comme ça se fait dans certains états américains ou certains pays, que ce soit un acte du gouvernement...

Q Du Parlement?

R Du Parlement, oui, parce qu'il peut y avoir des amendements qui sont excessivement mineurs, comme les frais de détention ou de déplacement de navire qui sont des montants très minimes; et par contre, même pour les montants plus globaux, si vous voulez, de revision, je crois que ce serait plus expéditif, et les protections sont suffisantes, que ce soit laissé entre les mains du ministre et de l'ordre en conseil.

LE PRESIDENT:

Q Comme aux Etats-Unis, par exemple, où on doit passer par le Parlement?

R Par l'état.

Q Par le congrès. Ca doit être - je ne sais pas, mais au point de vue pratique, ça doit être assez difficile de faire des changements mineurs;


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

ce n'est pas applicable.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Il est à remarquer qu'aux Etats-Unis, en matière de pilotage sur les Grands-Lacs, les amendements ne vont pas au Parlement.

LE PRESIDENT:
Je parle: au congrès. Le système des Grands Lacs est un sytème hybride.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Q Alors, vous laissez au Parlement la question des exemptions et des changements de limites ou l'établissement de nouvelles circonscription de pilotage, n'est-ce pas?
R C'est exact.
Q Recommandation numéro 3, paragraphe 414, le commissaire du pilotage, et cette recommandation se subdivisent en plusieurs paragraphes:

"A. Un nouveau poste est créé: celui de commaissaire du pilotage; il remplace tous les autres postes et fonctions se rapportant au pilotage dans le ministère des Transports; il comporte rang et salaire équivalents à ceux de sous-ministre. Il est nommé du rant bon plaisir par le gouverneur gé-

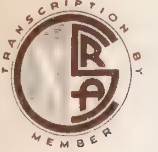
néral en conseil. Il doit être citoyen canadien et parler couramment le français et l'anglais."

Est-ce que vous avez quelques commentaires à ce sujet?

R Les commentaires, naturellement, c'est qu'il faut bien se rentrer dans l'idée que dans notre recommandation, il n'a qu'un pouvoir: Il a surtout un pouvoir de surveillance, naturellement, au cas où il y aurait déficience, à ce moment-là, il a un pouvoir réel.

Q Ceci vient au pragraphe suivant, monsieur Bédard, paragraphe 423, item B, les pouvoirs généraux du commissaire.

R Maintenant, je dois dire aussi que lorsque nous avons étudié nos recommandations, nous avons pris en considération d'avoir des commissaires du pilotage pour différentes parties du pays; on a, par exemple, pensé à un moment donné qu'il serait peut-être bon d'avoir un commissaire du pilotage pour la côte de l'Est, un autre pour les Grands Lacs et un autre pour la côte de l'Ouest, et on s'est aperçu qu'on était à créer encore une fois un échelonnage qui n'aurait pas été national, et qu'assez souvent, si on avait proposé ce système, un commisssire, avant d'agir dans une région, infailliblement, devait consulter d'autres commissaires d'une autre région pour voir les conséquences que ça peut avoir sur les revendications qui seraient faites par les parties qui proposent un amendement quelconque.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Alors, on a, après l'expérience de voyage et avoir vu comment ça fonctionnait dans des endroits comme la France et l'Allemagne, où le pilotage est tout de même très restreint à deux ou trois ports, avec un nombre de pilotes qui est encore plus élevé qu'ici, nous croyons que la situation du commissaire unique pour tout le Canada est la situation idéale.

LE PRESIDENT:

Q Evidemment, dans ces pays-là, ils n'ont pas la distance que nous avons.

R Non, mais aujourd'hui, Votre Honneur, avec les moyens de communications si rapides, je crois que la distance est un facteur de moins en moins important.

Q On a realisé ça l'an dernier. Maintenant, ça ne se compare pas non plus aux Etats-Unis où le pilotage est sur une base d'état; chaque état organise son pilotage. Par conséquent, le territoire est moindre, les distances sont encore moindres.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Vous avez mentionné, je crois, antérieurement, dans votre témoignage que vous n'envisagiez pas nécessairement que le commissaire soit une personne ayant une expérience maritime?

R Pas nécessairement, non, en autant qu'un de ces deux assistants soit absolument connaissant dans le pilotage, dans l'administration de pilotage.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

LE PRESIDENT:

Q Le meilleur exemple que vous avez de ça, je crois, c'est le juge en Cour d'Amirauté, à qui on donne toujours des aviseurs techniques.

R C'est exact.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Paragraphe 423:

"B. Les pouvoirs généraux du commissaire consistent à surveiller l'efficacité et la sécurité du service de pilotage. Les Corporations (ou associations) de pilotes lui soumettent des états financiers annuels complets concernant l'administration du pilotage même. Dans les cas où une circonscription ne rencontre manifestement pas les standards appropriés d'efficacité et de sécurité, le commissaire possède les pouvoirs nécessaires pour remédier à la situation."

R Ici, lorsqu'on marque "corporation ou association" on comprend tout groupement de pilotes.

Il vient à l'idée, par exemple, les pilotes de St-Jean Nouveau Brunswick qui n'ont aucune charte d'association comme tel; ce sont un groupement d'hommes qui agissent en collaboration, si vous voulez. Alors, le terme est général, quand nous disons "corporation ou association" de pilotes.

Q Et au paragraphe 426, vous élaborez ce que vous avez déjà mentionné en ce sens, à savoir le pouvoir du commissaire de suspendre, dans certains cas,



ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

l'administration locale si elle n'est pas suffisamment efficace?

R C'est exact.

Nous prévoyons par cet article aussi que les pilotes doivent rendre compte de leurs états financiers, et, encore une fois, une raison pour laquelle nous demandons qu'un des assistants du commissaire soit expert en matière de comptabilité.

Q Paragraphe 427:

"Les règlements de base des corporations concernant l'opération du pilotage même sont sujets à l'approbation du commissaire; en outre, les corporations doivent soumettre pour approbation, le budget annuel des dépenses générales d'administration se rapportant au pilotage même. Les dépenses et les règlements de pure régie interne de la Corporation ne tombent pas sous la juridiction du commissaire."

R Alors, les dépenses faites par l'administration et collectées selon le tarif d'administration doivent être approuvées par le commissaire, si on veut, tandis que le fonds commun demeure comme il est aujourd'hui. Strictement l'affaire des pilotes.

Q Maintenant, vous parlez de budget annuel. Hier, dans votre témoignage, à propos de l'expérience allemande en particulier, vous aviez mentionné la possibilité de budget sur une période plus longue?

R Oui, un budget annuel pour les frais


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

d'opération généraux qui se répètent continuellement et annuellement.

Lorsqu'il y aura une station de pilotage qui prévoit des frais élevés pour un nouveau matériel, soit flottant ou terrestre, je crois qu'on devrait établir un budget à longue échéance qui prévoierait des périodes de dépréciation et peut-être aussi des périodes pour ramasser l'argent nécessaire pour ces changements.

Q Enfin, vous faites des distinctions entre ce qu'on appelle: Règlements de base et règlements de régie interne, au paragraphe 428, ou assimile l'expression: Règlements de base aux règlements généraux de pilotage qui existent actuellement dans chaque circonscription?

R C'est ça.

Q 430: "Le commissaire siège en appel des décisons des comités de discipline locaux et il a le pouvoir d'imposer une suspension pour une période maximum de deux ans et/ou une amende maximum de $2,000.00. Il peut en outre recommander au ministre l'annulation du brevet d'un pilote. Le commissaire peut se nommer des assesseurs en matière disciplinaire. Les amendes perçues sont versées à la caisse de retraite de la Corporation dont fait partie le pilote concerné s'il y en a une et, sinon, au fonds consolidé du Canada."

R Ici, le commissaire a certainement un pouvoir très vaste en donnant une suspension pour une période maximum de deux ans ou une amende maximum

de $2,000.00.

Personnellement, je crois, et de l'avis de plusieurs confrères, la suspension, aujourd'hui, n'est pas nécessairement le meilleur remède pour corriger les abus spécialement des abus à la discipline. Je crois que si on enlève un pilote de la station pour six mois, il reviendra peut-être un peu rouillé, et de toute manière, ses confrères seront obligés de donner un surcroît d'ouvrage pour l'ouvrage qu'il ne fait pas.

LE PRESIDENT:

Q Et d'après vos règlements, il reçoit la moitié de son salaire, de toute façon.

R Excepté dans les cas de boisson ou des cas de ce genre.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Et seulement dans certains groupements; seulement dans votre groupement à Québec, je crois?

R C'est ça.

Le pouvoir local est limité à $40.00. Je crois que c'est une farce.

Nous avons prévu une amende très forte de $2,000.00. Je ne veux pas dire, naturellement, que le commissaire aura recours à cette amende élevée pour une infraction mineure, mais tout de même, il a le pouvoir d'imposer une amende qui réellement pourra

corriger une tendance à passer outre la discipline établie.

Q A l'heure actuelle, le maximum, vous avez parlé de $40.00 - le maximum est tout de même de $200.00?

R Oui, mais il est limité à $40.00 au surveillant local.

Q Et l'autorité de pilotage a le pouvoir d'imposer une amende de $200.00, en vertu de la loi de la Marine Marchande.

R Ce n'est pas $300.00?

Q C'est $200.00.

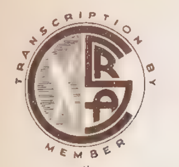
R $300.00.

Q Il y aura une dispute entre le témoin et son procureur, Votre Seigneurie. La limite de responsabilité civile des pilotes est de $300.00, tandis que les amendes sont de $200.00. Je le maintiens.

R Très bien, $200.00.

Q Est-ce qu'il y a, du fait que vous avez décidé de déléguer tellement une forte partie des pouvoirs d'administration aux pilotes, est-ce que vous avez songé de quelque façon à l'établissement aussi d'une pénalité dans le cas d'infraction?

R Oui, on verra plus tard que localement on a un pouvoir d'amende, et le commissaire aura un pouvoir d'amende plus élevé, et il peut reviser la décision de certains comités de discipline, par exemple, et demander au comité de discipline d'imposer un amende, ou lui-même imposer une amende s'il voit que ce n'est pas

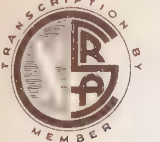

TRANSCRIPTION BY
MEMBER

suffisant.

Q Paragraphe 435: "Le commissaire tient des audiences publiques concernant toute demande de revision des tarifs ainsi que toute demande visant à changer les limites des circonscriptions ou à en créer de nouvelles et toute demande d'exemptions du pilotage obligatoire. Dans tous les cas, il rend une décision écrite motivée et remise aux parties. Ces décisions sont transmises au ministre des Transports, à qui les parties intéressées peuvent en appeler de la décision du commissaire. Dans le cas de modification de tarif, le ministre, s'il approuve la décision du commissaire, le transmet au gouverneur en conseil, pour l'adoption d'un arrêté en conseil. Dans les cas d'exemption, de changement de limites de circonscriptions ou de création de nouvelles, le ministre, s'il approuve la décision du commissaire, la transmet au cabinet en vue de faire adopter par le Parlement les amendements nécessaires à la loi."

R Alors, selon ce nouveau mode proposé, les audiences publiques, tout le monde peut faire entendre son point de vue, présenter sa cause, avoir recours aux arguments qu'il croit favorable à sa cause.

Lorsque le commissaire rend une décision écrite motivée qu'il remet aux parties, s'il y a conflit entre différentes parties intéressées, les parties sauront pourquoi telle décision est rendue et pourront communiquer à leurs membres ou aux gens con-


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

cernés qu'est-ce qui s'est passé exactement.

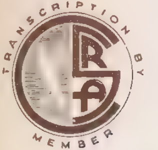
Encore une fois, on dit que ces décisions sont transmises au ministre des Transports à qui les parties intéressées peuvent en appeler de la décision du commissaire.

Je tiens, encore une fois à répéter: Le pouvoir est là au cas où il y aurait abus, mais nous n'envisageons pas ça comme une autre étape où les gens vont aller se plaindre de la décision du commissaire au ministre en question. Il faudra tout de même que le commissaire ait sa responsabilité, et que sa décision soit prise comme étant finale dans la plupart des cas, spécialement dans les cas de tarifs, et je crois qu'en donnant une décision écrite aux parties intéressées, on peut éviter qu'il y ait des appels de faits à un échelon supérieur.

LE PRESIDENT:

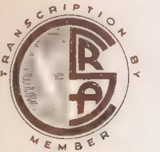
Q L'expérience démontre cependant que lorsqu'il y a un moyen d'appel et que l'appel est gratuit, qu'automatiquement la partie qui perd va en appel. Alors, ce qui veut dire que si un système comme ça était établi, il faudrait qu'il y ait quelque chose pour éviter ceci.

Ca se rencontre en Cour Criminelle, aux Etats-Unis, entre autre, où la partie condamnée a droit à un appel, et à part ça, c'est l'état qui paye pour les frais de l'appel.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Alors, automatiquement, dans tous les cas, ils vont en appel.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Par ailleurs, si on regarde l'expérience des diverses commissions administratives canadiennes et même provinciales, qui ont des pouvoirs analogues, que ce soit la Commission du tarif, la Commission de la radio - diffusion, du bureau des gouverneurs de la radio-diffusion, que ce soit la Commission de l'Energie et nombre d'autres Commissions fédérales, il y a un pouvoir, c'est-à-dire que les décisions de ces organismes sont sujettes à la recommandation du gouverneur en conseil; dans la plupart des cas, il s'est établi une tradition, en pratique, que le gouverneur général en conseil, très rarement, n'interviendra pour modifier une décision de ces commissions; et ce qui, j'imagine, n'empêche pas les intéressés d'aller se plaindre, à l'occasion, au ministre intéressé, mais la tradition est établie de telle sorte qu'à moins qu'il y ait erreur sérieuse de la Commission

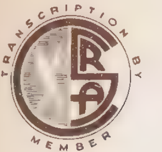

TRANSCRIPTION BY
MEMBER

concernée, les autorités politiques n'interviendront pas dans ces décisions.

LE PRESIDENT:
S'il y appel, dans certains cas, comme au point de vue discipline, s'il y a appel à une Cour de la décision du commissaire, bien là, évidemment, les frais d'appel sont contre la partie appelante. C'est déjà quelque chose pour le faire penser deux fois avant de porter un appel.

Entre autre, vous avez, au point de vue de l'Impôt sur le Revenu, du comité de l'Impôt, i l y a l'appel à la Cour d'Echiquier.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Maintenant, votre Seigneurie, dans le texte qui suit cette recommandation, il ne s'agit pas..... l'expression "appel" qui se trouve dans cette recommandation-là ne prend pas la forme d'un appel en bonne et due forme, comme on appellerait d'un jugement.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

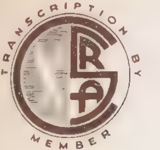
Il s'agit simplement qu'il y ait possibilité de demander au ministre de reconsidérer ou de reviser la décision du commissaire, tout simplement. Il n'y a aucuneprocédure formelle ou de plaidoiries ou quoi que ce soit à cet égard.

LE PRESIDENT:
Je crois qu'il est souhaitable qu'il y ait toujours un moyen d'appel.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Une revision, plutôt.

LE PRESIDENT:
Il ne faut pas que ce soit un abus, mais c'est souhaitable qu'il y en ait.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Je pense que dans la circonscription, cette recommandation, ça pourrait être simplement si une partie se croit lésée, qu'elle présente une lettre au ministre, ou un commentaire additionnel sur la décision du commissaire, quelque chose comme ça. Il n'y a pas de procès de novo ou de


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

ré-audition sur l'affaire, comme en définitive la procédure qui est suivie à l'égard de plusieurs Commissions fédérales à l'heure actuelle.

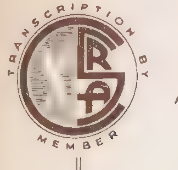
LE TEMOIN:

R Pour ce qui est des cas d'exception ou de changement de limites de circonscriptions et qu'il y a de nouvelles limites, nous demandons que ceci soit fait par le gouvernement, par une loi.

Nous croyons qu'il y a ici le facteur sécurité qui doit tout de même être bien étudié et bien débattu, et lorsque cette nouvelle loi sur le pilotage sera faite, je crois qu'au point de vue exemption et au point de vue circonscription de pilotage, il y aura certainement des recommandations qui seront faites, et avant qu'il y ait un changement à un point de vue aussi vital de l'organisation du pilotage je crois que ça devrait être protégé par la loi, qu'il n'y ait pas de changement qui pourrait se faire aussi facilement.

LE PRESIDENT:

Q Par ailleurs, vous avez dans votre district de Québec, actuellement, le changement en pratique qui a été fait de Pointe-au-Père aux Escoumains, et vous êtes encore responsable du pilotage dans le port de Rimouski, que vous ne faites pas. Il faudrait une loi pour faire changer ça. Alors, vous êtes dans l'illégalité. Vous voyez qu'il y a deux côtés à la médaille.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

R A cet effet-là, il faut dire que les pilotes n'ont jamais demandé qu'une nouvelle loi soit passée au gouvernement pour changer les limites.

Q Je comprends ça, mais en fait, c'est changé, et il y a une situation qui n'est pas tout à fait légale, en pratique, qui existe, et devrait-on aller au Parlement pour faire changer ça, pour demander au Parlement qui siège assez longtemps, lui demander de passer une loi seulement pour ça. C'est embêtant.

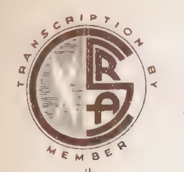
Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Par ailleurs, la loi sur la Marine Marchande a été amendée à plusieurs occasions, au moins deux, après, depuis le transfert de Pointe-au-Père aux Escoumains.

LE TEMOIN:

R Les parties intéressées n'ont pas présenté, à notre connaissance du moins, un projet pour changer les limites.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
Il y a aussi le problème de l'écluse St-Lambert qui touche à cette question, vu que la circonscription de Montréal est définie dans la loi.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Q Et que celle de Cornwall ne l'est pas?

R C'est ça.

Q Vous parlez d'une décision écrite, motivée et remise aux parties lors des audiences publiques. Vous référez, je crois, à un système analogue au système administratif américain qui est suivi à l'heure actuelle, n'est-ce pas?

R Je le crois.

Q Et vous vous plaignez, à la fin du paragraphe 436, qu'il est arrivé des cas où même des amendements aux règlements de pilotage d'une circonscription aient été passée sans que les pilotes aient été prévenus de quoi que ce soit; que même, dans certaines occasions, ils ont été informés de certains amendements que plusieurs mois après leur adoption. Est-ce que ceci s'est déjà produit, à votre connaissance, pour le St-Laurent?

R Oui, dans la voie maritime, un ordre en conseil a été passé et les pilotes l'ont appris plusieurs mois après, que c'était passé.

LE PRESIDENT:

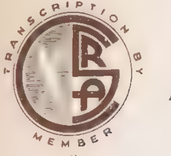
Q Dans quel cas, ça?

R Entre Kingston et Cornwall.

Q Relativement à quoi?

R On pourrait peut-être relever l'ordre en conseil et le déposer au dossier.

LE PRESIDENT:


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Peut-être que monsieur Lalonde peut nous le dire.

Me MARC LALONDE, c.r., pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent: C'est les limites de la circonscription, pour la circonscription de la voie maritime, circonscription de Montréal à Cornwall.

Q Paragraphe F, 442 du mémoire:

"Concernant les matières autres que celles mentionnées au paragraphe précédent, le commissaire n'est pas tenu de tenir des séances publiques. Sauf dans les cas de changements aux tarifs, d'exemption du pilotage obligatoire, de changements de limites ou d'établissement de circonscriptions, ainsi que l'annulation de brevet, la décision du commissaire n'est pas sujette à revision par le ministre."

R Alors, ici, le ministre est dégagé de responsabilité administrative qui se rendait jusqu'à lui autrefois.

Q 444, G: " Le bureau du commissaire doit être conçu non comme un organe qui administre, mais qui surveille. Le commissaire ne devrait pas avoir besoin de plus de deux subalternes." Et vous référez à l'expérience française, allemande, et aussi à la situation à Washington, concernant l'administration du pilotage sur les Grands-Lacs. J'imagine quela Commission est encore plus à date que le témoin, et la


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Fédération aussi.

LE PRESIDENT:
Ils sont cinq ou six, à Washington, pour combien de pilotes?

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Ils ont dû augmenter récemment.

LE PRESIDENT:
35 pilotes?

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Plus que ça.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
52.

LE PRESIDENT:
Ils sont 6.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Est-ce que ceci comprend les sténographes et les secrétaires?

LE PRESIDENT:
Je crois que oui.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Evidemment, il n'est pas prévu - il n'y a rien de prévu ici, Votre Seigneurie, quant aux secrétaires et sténographes.

Q Paragraphe 447, recommandation numéro 4: "Comité consultatif. Dans l'exercice de ses fonctions, le commissaire est aidé d'un comité consultatif de quatre membres, dont deux sont nommés par les pilotes du Canada, et deux autres par les Armateurs. En cas d'impossibilité des Armateurs ou des pilotes de procéder au choix de leurs représentants, le commissaire pourrait procéder à l'organisation d'un scrutin parmi les pilotes ou parmi les Armateurs."

Avez-vous quelque chose à dire concernant ce comité consultatif?

R Oui. Ce comité consultatif est là pour aider le commissaire et l'aviser au cas où il y aurait certains changements que le commissaire aimerait lui-même amener, ou au cas où le commissaire aurait certains changements qui ont été proposés selon les auditions publiques, et il désire avoir un avis qui serait impartial.

Nous considérons qu'il devrait y avoir des gens en connaissance de cause représentant pilotes et Armateurs, mais que ceux-ci ne soient pas des gens qui devraient s'identifier cependant comme: Moi, je suis un Armateur, moi je suis un pilote.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Plutôt quelqu'un qui aurait une idée vaste du pilotage, et qui essaie de trouver une solution à un problème commun, sans représenter cependant les parties.

Et les avis qui sont donnés à cet administrateur du pilotage ou commissaire seraient confidentiels, et les parties représentant les Armateurs ou les pilotes n'auraient pas à rendre compte à leurs membres, si vous voulez, de l'avis qu'ils ont donné au commissaire.

Par contre, on dit qu'ils devraient être désignés par les pilotes et par les Armateurs, et au cas où les pilotes et les Armateurs ne pourraient pas s'accorder, c'est-à-dire, les pilotes entre eux-mêmes, ou les Armateurs entre eux mêmes ne pouvant pas arriver à un choix, le commissaire a le droit de procéder à l'élection, s'il veut avoir quelque chose de proportionnel, il peut demander à tous les pilotes licenciés de procéder à un scrutin, si les pilotes ne sont pas capables de le faire. La même chose parmi les Armateurs.

Q 450, paragraphe B: "Les membres de ce comité sont élus pour trois ans avec mandat renouvelable; afin d'assurer la continuité du comité, deux membres sont tout d'abord élus pour deux ans, et les deux autres pour trois ans. Une élection a lieu ensuite à l'expiration du mandat de chacun des deux groupes."


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Je pense que ceci est clair.

R C'est assez clair.

Q Paragraphe 452, C: "Le commissaire doit réunir ce comité au moins une fois par année. Les pouvoirs du comité sont cependant strictement consultatifs et les avis qu'il donne au commissaire ne sont pas publics."

R C'est ça, enfin, c'est simplement quelque chose à temps partiel; c'est des avis qui seraient donnés par des personnes compétentes dans la matière, avis que l'adminstrateur peut soit prendre en considération ou rejeter, mais tout de même, il aura eu une chance d'étudier un problème par des personnes compétentes et non attachées au problème directement.

Q Paragraphe 455: "Les membres du comité sont rémunérés par le gouvernement et reçoivent une indemnité équivalente à celle versée aux membres à temps partiel des diverses commissions fédérales."

R Oui, enfin, si des membres de ce comité, qu'on demande d'être tout à faite impartiaux, sont payés par des représentants, ils deviennent à représenter quelqu'un; tandis que s'ils sont payés par le gouvernement, ils ne représentent pas les pilotes comme tels ou les armateurs comme tels.

Q Recommandation numéro 5, paragraphe 457: "Toute l'administration locale du pilotage est entre les mains des corporations (ou associations) de pilotes. Ceci comprend en particulier l'administration des stations de pilotage, des bateaux-pilotes, des


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

services de télécommunications pour fins de pilotage, ainsi que l'allocation des pilotes aux navires et la perception des droits de pilotage.

Les Corporations ont l'administration des biens meubles ou immeubles se rapportant au pilotage; elles peuvent être propriétaires ou locataires de ces biens."

R J'ai anticipé déjà là-dessus avec mes explications, et je ne crois pas que j'aie grand-chose à ajouter.

Q Paragraphe 465, recommandation numéro 6: "Autonomie financière. Chaque circonscription est financièrement indépendante des autres circonscriptions. Les fonds d'une circonscription, ou section de circonscription pour laquelle existe un groupe spécial de pilotes, ne peuvent être transférés à une autre circonscription, ou section de circonscription."

R Alors, voici ce qui arrive: Si une administration est déficiente, on doit immédiatement remédier à cette situation déficiente dans cette circonscription. On ne doit pas essayer de charger une circonscription qui serait bien administrée avec la responsabilité d'une circonscription voisine qui serait mal administrée.

On devrait plutôt essayer de régler immédiatement le mal où il est.

Q Quand vous dites "déficiente", est-ce que ce n'est pas "déficitaire" que vous voulez dire,


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

à ce moment-là, ou: déficiente, mal administrée, ou les deux?

R Les deux peuvent s'appliquer.

LE PRESIDENT:

Q Par exemple pour le fonds de pension, vous avez un fonds de pension qui n'arrive pas à un endroit; on ne devrait pas le combler avec le fonds de pension qui est bien administré ailleurs?

R Exactement.

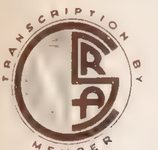
Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Paragraphe 466, à cet égard, est-ce que vous avez vérifié ceci?

R Oui, c'est exact, chaque conscription de pilotage est entièrement indépendante, au point de vue financier, l'une de l'autre.

Q Recommandation numéro 7, paragraphe 467: "Les Corporations sont dirigées par un conseil d'administration composé de pilotes. Le président est élu pour trois ans et porte le titre de chef-pilote. Dans les circonscriptions où le trafic maritime et le nombre des pilotes sont considérables, ses pouvoirs de chef-pilote peuvent occuper tout son temps. Il lui est loisible cependant de piloter dans sa circonscription autant qu'il le jugera nécessaire.

En plus du rôle de président de la Corporation, il remplit la fonction présentement assumée par le surintendant local.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Le chef-pilote n'est pas un simple "chairman" mais il est doté de pouvoirs réels qui lui sont attribués personnellement, en plus de ceux qui appartiennent au conseil d'administration.

Le chef-pilote reçoit la plus haute rémunération versée à un pilote de sa circonscription durant l'année augmentée de vingt pour cent (20%)."

R Alors, ici, les responsabilités étant plus fortes, nous prévoyons une rémunération plus forte pour le responsable des opérations.

Par contre, si on a des endroits où la station de pilotage ne compte qu'un petit nombre de pilotes, il est absolument certain qu'il ne sera pas nécessaire d'avoir un pilote à plein temps, un chef-pilote à plein temps pour administrer.

Alors, il lui est loisible de faire du pilotage comme les autres.

On peut aussi avoir le cas d'une station d'importance médium, par exemple, où de toute manière ça prendra des commis ou un comptable, des gens du genre. A ce moment-là, le pilote peut piloter à demi-temps et avoir, ni plus ni moins, un subalterne qui est un peu administrateur.

Q Un gérant?

R Un gérant d'affaires, si vous voulez.

(Le témoin est interrogé en anglais par monsieur le commissaire Smith et


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

par Me Lalonde).

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent.

Q Est-ce que vous avez quoi que ce soit à ajouter sur cette recommandation?

R Non, je ne crois pas.

Q Recommandation numéro 8, paragraphe 476: "Pouvoirs disciplinaires. La Corporation est dotée d'un pouvoir disciplinaire tant à l'égard des pilotes brevetés que des apprentis. Ces pouvoirs sont exercés par un comité de discipline composé de trois à cinq personnes qui peuvent être choisies à l'extérieur du pilotage. Dans les cas des petites circonscriptions, ce comité pourra être composé d'une seule personne. Les pouvoirs de ce comité s'étendent du simple pouvoir de réprimande jusqu'à l'imposition d'une amende de $500.00 et/ou la suspension pour une période maximum de six mois. Le comité peut en outre recommander au commissaire toute sanction supérieure. Les décisions du comité de discipline sont dans tous les cas appelables au commissaire. Les amendes perçues sont versées à la caisse de retraite, s'il en existe une. Sinon, elles sont versées à des oeuvres de charité."

R Quand on créé un comité de discipline au sein d'une organisation professionnelle quelconque, je crois qu'on augmente les responsabilités qui ne sont pas toujours plaisantes.

Aujourd'hui, les pilotes croient qu'il


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

est dans l'intérêt du service que ce soit eux-mêmes qui prennent ces pouvoirs disciplinaires, parce qu'on prétend, et nous sommes convaincus que nous pouvons rectifier des situations plus vite que si le comité de discipline ou l'autorité de discipline est éloignée.

Si on a un cas, une infraction au code d'éthique quelconque, localement, la décision peut se prendre assez rapidement et corriger cette infraction.

Par contre, si on doit avoir une procédure chargée et éloignée, les infractions peuvent se multiplier et être fréquentes avant que le remède soit trouvé.

Le pouvoir d'amende est tout de même assez restreint et assez élevé pour être efficace, et aussi pour qu'il n'y ait pasd'abus.

Il faut dire que le pilote concerné, qui est appelé à passer devant le comité de discipline, conserve son droit d'appel au commissaire, selon l'infraction et selon la sentence qui sera prononcée.

Actuellement, les amendes, dans les circonscriptions de pilotage où il y a une caisse de retraite ou fonds de pension sont versées dans ce fonds de pension, et nous croyons qu'il est souhaitable de laisser cette coutume qui a toujours bien fonctionné dans le passé; et où il n'y a pas de fonds de pension, nous croyons que ça devrait être versé à une oeuvre de charité.

Q Je désirerais déposer ici et annexer le texte de la loi allemande, les règlements de discipline pour les pilotes de la rivière Elbe, en Allemagne.

LE PRESIDENT:
882.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pourla Féd. des Pilotes du St-Laurent:
882.

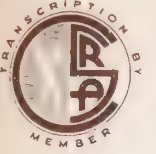
LE PRESIDENT:
A être annexé à la liasse déjà produite à 882.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Il y aura une traduction française aussi d'annexée à ce document.

Q Dans les endroits où les pilotes étaient responsables de la discipline locale, disons, est-ce que les autorités publiques que vous avez rencontrées se sont plaintes de quelque façon au sujet de la manière dont les organisations de pilotes voyaient à la discipline?

R Aucunement. L'expérience sur laquelle nous nous sommes basés pour cette recommandation, justement, est parce que nous nous sommes aperçus qu'à l'étranger, ces comités de discipline ont bien fonctionné.

Q Et lors de votre entrevue avec des


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

pilotes, à ces endroits, soit en Allemagne ou à New York, par exemple, est-ce que les pilotes adoptaient une attitude plutôt sévère ou plutôt relachée a` l'égard de la discipline?

R Plutôt sévère.

Q Quelle était l'attitude générale?

R Plutôt sévère. Dans l'état de New York, un document que nous avons déposé hier, il est intéressant de noter qu'ils ont un paragraphe où ils obligent le pilote à rapporter toute infraction aux règlements.

C'est une disposition qui est passible d'une amende de cent dollars ($100.00).

Q Et est-ce que vous avez eu l'occasion de demander aux pilotes de New York si effectivement on avait mis en vigueur une telle disposition?

R Je l'ai déjà fait, oui.

LE PRESIDENT:

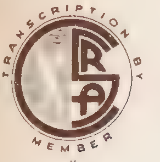
Q Evidemment, c'est dûr.

R C'est dûr, oui.

Q De rapporter un confrère, mais dans le fond, c'est un devoir professionnel. Je crois que si tous les avocats faisaient ça à chaque fois qu'ils s'aperçoivent qu'il y a quelque chose qui ne va pas, il y aurait beaucoup plus de discipline dans le Barreau.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Quant aux pilotes de New York, on


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

m'avise que si le pilote n'est pas immédiatement disponible pour répondre au téléphone lorsqu'on l'appelle pour lui donner un navire, il est suspendu du tour de rôle pour trois jours.

LE TEMOIN:

R Je ne suis pas au courant.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Recommandation numéro 9, paragraphe 481, qui est le suivant:

"Apprentissage. Les systèmes d'apprentissage sont la responsabilité de chaque Corporation et sujets à l'approbation du commissaire.

Les apprentis doivent reçevoir une rémunération raisonnable payée par la Corporation; ces frais sont considérés comme des frais d'administration.

Les examens sont passés devant un comité composé d'un examinateur pour capitaines et officiers, du chef-pilote et de trois pilotes de la circonscription nommés par la Corporation.

Les noms des candidats choisis par le comité d'examens sont transmis au commissaire qui demande au ministre des Transports l'émission des brevets de pilote nécessaires."

R Les systèmes d'apprentissage sont la responsabilité de chaque Corporation et sujets à l'approbation du commissaire.

Qui est mieux placé pour juger quelle sorte d'entraînement les futurs pilotes doivent avoir? Nous croyons que réellement les pilotes sont les gens les mieux placés et les plus responsables à ce sujet.

L'expérience démontre que lorsque vous avez eu des revisions, depuis quelques années, qui ont été faites dans le système d'apprentissage, ces revisions ont été imposées par les pilotes eux-mêmes qui étaient conscients qu'il doit y avoir une continuité, et peut-être dans certains cas une meilleure connaissance technique des développements qui sont apportés à bord des navires, et les pilotes, conscients de leurs responsabilités, ont fait des revisions dans les sections de Québec et de Montréal, et nous croyons que c'est là le meilleur système pour protéger la continuité du service et le rendement le plus efficace qui sera déterminé par des gens qui travaillent constamment sur une section de pilotage, sur une rivière ou un port.

Nous disons que les apprentis doivent avoir une rémunération raisonnable.

Il a été démontré devant cette Commission qu'aujourd'hui, les apprentis-pilotes qui, dans maintes occasions, ont des certificats de capitaine-côtier, capitaine au long cours, des gens mariés avec


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

responsabilité de famille, n'ont qu'une rémunération de mille dollars ($1,000.00), mille cinq cents dollars ($1,500.00) ou peut-être mille huit cents dollars ($1,800.00). Et si ceci se continue, nous croyons et déplorons que certains bons candidats au pilotage ne seront pas attirés. Ils seraient peut-être attirés, ils aimeraient peut-être devenir pilotes, mais ils ont tout de même trois ans en avant d'eux pendant lesquels ils doivent pourvoir à leurs besoins à eux, et même à une famille.

Alors, une rémunération convenable devrait être donnée à ces futurs pilotes. Nous disons que ceci doit dépendre du tarif d'administration, parce que ceci est pour assurer la continuité du service.

LE PRESIDENT:

Q Vous parliez du double tarif, tout à l'heure; en fait, c'est un peu ce que nous avons ici avec les charges du bateau-pilote; c'est un peu un tarif d'administration partielle?

R C'est exact; les charges de bateaux-pilotes aux Escoumains sont de vingt dollars ($20.00) pour l'embarquement et vingt dollars ($20.00) pour le débarquement.

Je crois que si le ministère nous produit plus tard le montant total des revenus et des dépenses du bateau-pilote, on verra qu'il y a un surplus qui doit être versé ailleurs pour une partie de l'administration.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Me MARC LALONDE, c.r.,

pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q On pourrait peut-être passer la même remarque, quoique ça se fait de façon libre, mais à propos de la rémunération des apprentis, en définitive, c'est un service que les Armateurs consentent à verser en plus du tarif du pilotage, sans obligation légale à l'heure actuelle, mais.....

R Ceci, à venir à date, a été fait par les Armateurs membres de la Shipping Federation of Canada, ç'a été fait par entente uniquement entre pilotes et armateurs. Il n'y a rien qui oblige les membres de la Shipping Federation à payer ce montant.

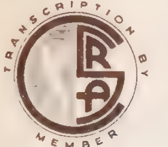
Par contre, les Armateurs de la Société Dominion Marine n'ont pas accepté de verser cette indemnité.

Q Est-ce que ceci, à votre connaissance, s'applique tant dans le district de Montréal que pour le district de Québec, à savoir que les membres de Dominion Marine Association ne paye pas les apprentis?

R C'est exact. Il y a exception à la règle, par exemple. Généralement.

Q Avant de passer à autre chose, est-ce que vous avez autre chose à ajouter là-dessus?

R "Les examens sont passés devant un comité composé d'un examinateurs pour capitaines et officiers, du chef-pilote et de trois pilotes de la circonscription nommés par la Corporation."


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Ceci, encore une fois, assure une certaineprotection, les examinateurs de capitaines et pilotes et quelqu'un qui appartient au ministère des Transports, et qui est là pour protéger l'intérêt public, au point de vue examens de pilotage.

Enfin, le commissaire reçoit la demande pour qu'un brevet soit émis, et le ministre, d'après nos prévisions, devrait être là pour signer le brevet et représenter l'autorité.

Q Paragraphe 495, recommandation numéro 10 concernant les plans de retraite:

"Les plans de retraite sont laissés à la discrétion de chaque Corporation et sont sujets aux lois générales s'appliquant aux caisses de retraite Les dispositions actuelles de la loi sur la Marine Marchande à cet égard doivent être abrogées."

Monsieur Paul-Henri Guimond a déjà témoigné devant cette Commission, en matière de caisse de retraite. Avez-vous quelque chose à ajouter à son témoignage?

R Oui. Je crois que si la Commission désire étudier les systèmes de retraite, par exemple en France et aux Etats-Unis et en Italie, où une partie des revenus des pilotes actifs est versée aux pensionnés, il y a seulement quelque chose dans ce principe qui protège la pension des pilotes; ils sont assurés que la dévaluation de l'argent n'entrera pas à leur détriment. C'est le gros avantage à ce système, en France,



ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

spécialement où un pilote qui a travaillé activement avant la guerre, pour faire une capitalisation de son argent, aujourd'hui, il a une tension qui, en pouvoir d'achat, serait très minime.

Par contre, lorsqu'il était pilote actif, il contribuait à plein tarif pour payer une pension de retraite, dans ce temps-là, et aujourd'hui, il s'agit d'une pension qui n'est plus adéquat e, aux années où nous vivons.

LE PRESIDENT:

Q C'est un système qui nous semble avoir beaucoup de bon. Par ailleurs, il y a ceci: C'est que le revenu du pilote n'est pas nécessairement proportionné au coût de la vie ou à la valeur de l'argent. Alors, vous avez des exemples d'après guerre.

R C'est vrai.

Q Il y a ceci; mais par ailleurs, le système est nouveau et très intéressant.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Paragraphe 498, recommandation numéro 11, âge de la retraite:

"Chaque Corporation pourra pourvoir à la retraite facultative à partir de l'âge de 60 ans; à partir de 65 ans, le pilote doit subir un examen médical semestriel et son brevet devient purement temporaire; la retraite est obligatoire à l'âge de 70 ans."


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

R Le changement que ceci apporte à la loi, présentement, c'est que la loi dit qu'un pilote peut piloter jusqu'à l'âge de 65 ans.

Nous croyons qu'un pilote qui préfèrerait prendre sa retraite avant, serait libre de le faire.

Q Le paragraphe 500 à la loi allemande.

(Le témoin est interrogé en anglais par monsieur le commissaire Smith).

Me MARC LALONDE, c.r., pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent: Le paragraphe 500, Votre Seigneurie, réfère à la loi allemande qui contient une disposition identique à la loi canadienne. Il s'agit de l'article 21 de la loi allemande.

Q Recommandation numéro 12, pargraphe 501:

"Le nombre des pilotes dans chaque circonscription est déterminé par les Corporations concernées."

Je m'aperçois que cette recommandation, qui n'est pas tellement élaborée peut soulever un certain nombre d'objections ou questions. J'aimerais que vous élaboriez?

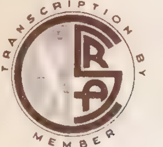

TRANSCRIPTION BY
MEMBER

R Certainement. Je crois que la première crainte qu'on aurait serait: Très bien, les pilotes déterminent le nombre dans la circonscription, on va en nommer, des pilotes. Et le nombre viendrait tellement vaste que les pilotes auraient alors une réduction dans leurs revenus. A ce moment-là, les pilotes en appelleraient au commissaire pour avoir une augmentation dans le tarif, parce qu'ils ne font pas suffisamment d'argent.

Dans le passé, il y a plusieurs années, les pilotes étaient laissés assez libres de déterminer leur nombre, et le ministère des Transports accordait, selon les recommandations des pilotes, une augmentation du nombre.

Qu'est-ce qui arrivait à ce moment-là? C'est que les pilotes ne voulaient pas reçevoir de confrères; la tendance n'était pas d'en reçevoir trop; c'est qu'on ne voulait pas en reçevoir, et à chaque fois qu'il y avait quelqu'un qui voulait devenir pilote - pas à chaque fois, mais en plusieurs occasions, c'était des pressions politiques sur la Corporation ou l'Association de Pilotes pour en faire nommer.

Je crois que le danger réel serait peut-être un peu enclin à celui-là, plus qu'un nombre trop grand, parce qu'on sait qu'il est plus facile d'avoir une augmentation de pilotes qu'une augmentation de tarif.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Et mon argument, c'est que les pilotes seraient enclin à faire trop de voyages et être fatigués, être debout plus longtemps, l'inverse de ce que au premier abord on craignait.

Et les pilotes eux-mêmes sont les meilleurs juges à déterminer le nombre, et ceci se ferait comme la chose se fait en Allemagne, à l'assemblée générale des pilotes.

Il y a un pays, je ne me rappelle pas où c'est, où, par contre, on a une disposition différente: On a fixé un nombre de pilotes à cent pour une circonscription, et on a dit: Maintenant, vous avez dix pour cent (10%) qui vous est alloué à votre discrétion. Alors, il pouvait avoir 90 pilotes ou 110 pilotes. On pouvait jouer dans ces chiffres-là.

A ce moment-là, nous prétendons qu'ils prévoyaient justement que les abus qui auraient pu être soulevés par des pilotes trop ambitieux, à faire trop de voyages, ou par contre qui n'auraient pas voulu travailler, et donner une certaine lattitude au changement des pilotes.

Q Recommandation numéro 13, paragraphe 504:

"Il est loisible aux Corporations de passer toutes sortes d'ententes entre elles en vue de réduire les frais d'opération ou d'augmenter l'effi-


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

cacité du service de pilotage."

R Présentement, les associations de pilotes ou corporations, dans le St-Laurent, ne sont pas tenues d'appartenir à un groupement central, soit de la Fédération des Pilotes du St-Laurent, ou le Canadian Merchant Service Guild.

Alors, nous croyons que pour réduire les frais d'administration de deux stations soeurs, comme Québec et les Escoumains, à ce moment-là avoir seulement un bureau au lieu d'en avoir deux serait une bonne chose pour réduire les coûts d'administration et les dépenses pouvant être partagées au prorata des pilotes entre les circonscriptions de pilotage, et essayer à réduire le coût de l'administration le plus possible.

Q Je vois que vous parlez ici d'entente entre corporations, entente au sens large, ou associations de pilotes, tel que vous l'avez défini antérieurement?

R Exactement.

Q Vous avez référé hier, à l'exemple de l'Allemagne où il était obligatoire aux groupements de pilotes d'appartenir à la Fédération des Pilotes Allemands. Par ailleurs, il ne semble pas y avoir de dispositions analogues dans vos recommandations.

R Non, nous n'avons pas recommandé qu'il soit obligatoire qu'un groupement appartienne à un corps central; c'est plutôt par conviction, je crois, qu'il est préférable pour les groupements, plu-


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

tôt que par obligation.

Q Recommandation 14, paragraphe 506:

"Une loi spéciale sur le pilotage devrait être adoptée, indépendamment de la loi sur la Marine Marchande, quitte à ce que cette loi réfère à l'occasion à certains articles de la loi sur la Marine Marchande."

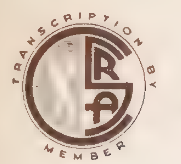
Et au paragraphe 510, à la fin, vous dites que telle est la situation en France, en Angleterre, en Hollande, en Belgique, au Danemark, en Suède, en Norvège et en Allemagne.

R C'est exact. La provision où on dit: Quitte à ce que la loi réfère à certains articles de la loi sur la Marine Marchande, ceci peut impliquer des brevets. Si on dit qu'un pilote doit avoir un brevet de maître côtier ou de capitaine côtier, ainsi de suite, il faut tout de même se laisser une porte de sortie pour référer à la loi de la Marine Marchande du Canada.

LE PRESIDENT:

Q Comme vous référez au code civil en disant qu'il faudra qu'il soit majeur.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Ou il pourra y avoir, Votre Seigneurie, par exemple, dans la loi sur la Marine Marchande du Canada, des


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

dispositions générales en matière d'enquête maritime, et il pourrait y avoir - la loi sur le pilotage pourrait référer aux dispositions générales en matière d'enquête maritime s'appliquant aux pilotes. Ce serait plus spécifique plutôt qu'une simple référence indirecte au Code Civil.

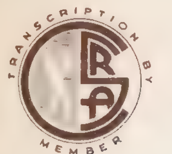
Je passe à la recommandation numéro 15; il est peut-être bon d'ajourner

LE PRESIDENT

Avant d'ajourner, le secrétaire me fait remarquer qu'à date nous avons essayé de grouper les règlements de pilotage pour chaque pays sous une seule cote, et que nous avons une seule cote où ceci ne se présente pas C'est l'Allemagne où il y a deux cotes, une pour le canal de Kiel et la mer du Nord, et l'autre pour le reste.

Il suggère que nous mettions tout sous la cote 877, celle du Canal de Kiel.

Par conséquent, la cote 882 est cancellée, et tout ce qui est dans


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

la cote 882 est transféré à la cote 877.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Il n'y aura pas d'autres pièces déposées sous la cote 882?

LE PRESIDENT:
Il est libre. Il y a certainement certains cas où des cas sont demeurées libres, à cause d'un changement de cette nature.

ADVENANT 1.00 HEURE P.M., LA COUR EST AJOURNEE A 2 30 HEURES P.M.

- ET LE DEPOSANT NE DIT PLUS RIEN POUR LE MOMENT

Je, soussigné, sténographe officiel, étant dûment assermenté, certifie par les présentes que la déposition ci-dessus est la transcription exacte et fidèle de mes notes sténographiques.

G. OSCAR BOISJOLY
Sténographe Officiel.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

C A N A D A

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME.

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, Président

ROBERT K. SMITH, commissaire,
HAROLD A. RENWICK, commissaire,
Me GILBERT NADEAU, c.r., secrétaire.

Le quatorzième jour de janvier, l'an mil neuf cent soixante et quatre, a comparu comme témoin:

CAPITAINE ANDRE BEDARD -

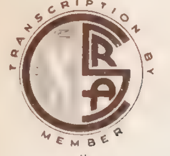
INTERROGATOIRE CONTINUE.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Monsieur Bédard, nous en étions rendus à l'examen de la recommandation numéro 15 qui porte sur le pilotage obligatoire, et qui se lit comme suit:

"La règle législative en matière de pilotage devrait être changée du paiement obligatoire des droits de pilotage, au pilotage obligatoire, purement et simplement."

Et monsieur Smith vous a interrogé


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

hier sur cet aspect. Auriez-vous quelque chose à ajouter?

R Oui. Présentement, la loi du paiement des droits de pilotage étant obligatoire, effectivement rend le pilotage obligatoire; mais en théorie, il est toujours possible à un navire de remonter le fleuve sans l'aide d'un pilote, en autant qu'il paye.

C'est un moyen détourné pour arriver à faire un pilotage obligatoire, et je me demande quelle est la raison, et pourquoi on garderait ce système de pilotage présentement des droits de pilotage obligatoire.

Nous avons constaté, par exemple, que dans les pays tels que le Danemark, Suez, en Allemagne...

Q A Suez; non pas en Suède?

R A Suez, en Allemagne, Panama, en Italie, France, Norvège, Grande-Bretagne, le pilotage est obligatoire.

Naturellement, pour Suez et Panama, on doit faire une mise en garde, parce que Suez et Panama, c'est un tarif global qui est inclus avec le reste. Mais tout de même.....

Q Vous voulez dire qu'il y a un tarif pour le transit?

R Un tarif pour le transit qui inclut le tarif du pilotage; tandis que dans les pays que j'ai mentionnés, c'est le pilotage qui est obligatoire, et on doit prendre un pilote et le payer.

Q Excusez. N'est-il pas vrai que même pour Suez et Panama, le pilotage est obligatoire?

R Oui, dans la réponse, pour Suez et Panama, la mise en garde que je faisais était seulement au point de vue du tarif.

LE PRESIDENT:

Q Est-ce que le pilotage, le paiement obligatoire des droits de pilotage n'est pas non pas un pilotage obligatoire, mais mitigé, n'est pas aussi absolu que l'autre, et que le facteur déterminant n'est pas la question de sécurité? Là où il faut une sécurité absolue, il y a pilotage obligatoire; là où il faut du pilotage, que le service doit être maintenu, mais qu'il n'est absolument pas nécessaire au point de vue sécurité que tous les navires aient des pilotes, mais qu'il est possible que tous les navires en prennent quand les conditions sont adverses, et par conséquent que le service doit être maintenu, que c'est dans un cas comme ça qu'on aura quelque chose un peu mitigé, et on ne dit pas, c'est simplement un service qui n'est pas nécessaire, mais que si on a voulu l'employer, il était là, ce sera un pilotage absolument libre, et qu'il peut y avoir différentes modalités, parce qu'il ne fait pas considérer seulement une région, mais il faut considérer la question pour le Canada?

R Pas nécessairement, si on regarde en pratique, en France, vous avez des ports que je dirais qui sont faciles d'accès; on peut prendre Marseille où les bateaux arrivent jusqu'au brise-lame, en


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

eaux profondes, et on pourrait le considérer comme un port facile d'accès, et il n'y a pas eu de considération pour des ports plus faciles d'accès comme ce port-là, par exemple; le pilotage est obligatoire partout. C'est la règle.

Q Alors, ce n'est pas le facteur sécurité?

R Non.

En Italie, c'est la même chose. On a fait ça.

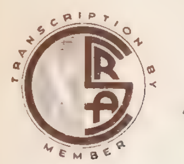
Par contre, si on prend un canal comme à Suez ou à Panama, on peut l'argumenter d'un côté ou de l'autre, je suppose.

Maintenant, il y a des dispositions dans la loi, aussi, à ces endroits-là, que le pilotage est obligatoire en autant qu'un pilote se présente. Si le pilote ne se présente pas ou n'est pas disponible, on ne retardera pas le navire à cet effet-là, dans certains pays.

Q Aux endroits où il y a sécurité absolue, comme à Panama, s'il n'y a pas de pilote, il n'y a pas de bateau qui passe.

R C'estça. Tandis qu'en France, il y a une partie de la loi qui dit que le pilotage est obligatoire en autant qu'un pilote se présente.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Q En réponse aux questions de Sa Seigneurie, monsieur Bédard, pourriez vous commenter aussi de la règle des pays ou des endroits où la règle est celle du paiement des droits de pilotage seulement, et dire si à votre avis il s'agit d'endroits où le pilotage est plus facile ou moins essentiel que dans les pays que vous avez mentionnés antérieurement?

R Alors, je vais mentionner le nom de pays que j'ai sur ma liste: La Hollande, la Belgique, la Suède, certains états des Etats-Unis où le paiement des droits de pilotage est obligatoire.

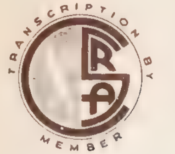
Le premier sur la liste, la Hollande quelqu'un entre à Amsterdam ou Rotterdam, ce sont des endroits où le pilotage est difficile, même, pour monter à Amsterdam, on doit passer les écluses, où vous avez un trafic maritime très intense, et c'est le paiement qui est obligatoire.

Q En fait, est-ce que Rotterdam n'est pas le port le plus achalandé au monde, à l'heure actuelle?

R Rotterdam et Anvers sont les ports les plus achalandés au monde; il y a une compétition; une année, c'est Rotterdam, et l'autre année c'est Anvers.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Est-ce qu'en rapport avec la réponse que vous venez de donner, est-ce que vous avez pu établir,


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

ou est-ce que vous avez demandé la proportion des navires qui se dispensent du service d'un pilote, à Rotterdam?

R On n'a pas pu établir la proportion, mais la réponse a été que tous les navires prennent des pilotes, effectivement.

(Le témoin est interrogé en anglais par monsieur le Commissaire Smith).

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Avez-vous autres choses à ajouter sur cette recommandation numéro 15?

R .....

Q Passons à la recommandation numéro 16, alors, paragraphe 519. Je m'aperçois que dans le texte français, une ligne a été sautée. On retrouve cette recommandation au complet dans les pages bleues, au début du mémoire, et ça se lit comme suit:

"Le Statut d'employés civils devrait disparaître du pilotage au Canada, partout où il existe."

Vous dites, en particulier: "Nous affirmons - au paragraphe 521 - que le statut de salariés, et encore plus celui de fonctionnaires, est préjudiciable à la profession de pilote et ne donne aucune garantie d'un service plus efficace ou moins coûteux."

Pourriez-vous élaborer à ce sujet,


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

à partir de l'enquête que vous avez faite?

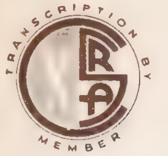
R Nos études que nous avons faites à l'étranger se sont portées assez grandement sur cet aspect dans les pays où ils ont présentement un système d'employés du gouvernement ou employés du service civil, selon la manière dont on peut les appeler en Hollande en Belgique, en Suède, ainsi que certaines parties de la Norvège, et on a constaté que les pilotes à ces endroits-là peuvent donner un bon service de pilotage s'ils sont des hommes compétents, mais on n'a pas l'initiative des pilotes qui sont sur l'entreprise libre, comme en Allemagne ou en Grande-Bretagne ou en France ou au Canada, surtout lors des périodes de pointe.

Les discussions ont changé, maintenant, étant établis selon des systèmes de service civil la plupart des endroits, les pilotes sont cotés selon une échelle de salaires établie par le gouvernement et il n'est pas question de discuter d'une augmentation de salaire.

On essaie, quand il y a des questions de salaire, on essaie de changer de classe 8 à classe 9, dans le système d'employé civil, et ainsi de suite.

Alors, ces choses peuvent venir, mais c'est assez difficile à les changer, parce que c'est aussi classé selon un degré d'instruction.

Alors, les pilotes, dans certains cas, même s'ils ont des certificats de capitaines au


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

long cours, peuvent avoir une instruction qui n'est pas une instruction universitaire; alors, ils sont limités à un salaire qui est établi à tant, selon le système d'employé civil.

On a aussi constaté que ces pilotes-là sont intéressés à travailler comme des employés civils, c'est-à-dire, à faire leur semaine de 40 heures, à retirer les mêmes bénéfices que les autres; ils sont classés dans une catégorie de gens, et on a dit: Très bien, une semaine de 40 heures, on appartient au syndicat des employés civils, les employés civils ont fait des représentations, ils ont obtenu soit la semaine de 40 ou 45 heures, et on veut obtenir 35 heures et demie

Dans les périodes de pointe, on s'est aperçu que les pilotes travaillaient, et ils avaient leur 40 heures établies après trois ou quatre jours de la semaine, et lors des périodes de pointe, on faisait l'ouvrage, mais on maugréait, on n'était pas heureux, en somme, on était en peine.

Le gouvernement a dit: Très bien, nous allons augmenter le nombre des pilotes. Ils ont augmenté le nombre des pilotes à plusieurs endroits, avec l'effet que dans les périodes de pointe, on a suffisamment de pilotes maintenant, mais quand il y a peu de circulation maritime, on a un grand nombre de pilotes qui ne font pas grand-chose.

Alors, naturellement, ceci a coûté


TRANSCRIPTION BY
MEMBER
ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

de l'argent, et peut-être que les pilotes ont des revenus moindres que les autres dans d'autres pays, mais ce que ça coûte globalement, c'est plus cher. Alors, ça n'a pas été une économie pour le pays.

Il y a des droits de pilotage de payés au gouvernement. Est-ce déficitaire ou suffisant? Est-ce que le gouvernement le comble? Je ne suis pas en mesure de le dire, mais le service n'a pas été amélioré du fait que les pilotes ont passé d'un système d'entreprise libre à un système d'employés civils.

LE PRESIDENT:

Q Je me demande si votre recommandation posée comme règle n'est pas une règle trop générale; vous recommandez ça pour tout le Canada, et si à la règle que vous proposez, il ne doit pas y avoir possibilité à certaines exceptions.

Vous avez par exemple le cas de Churchill. Quel pilote va être vraiment intéressé d'aller passer dix semaines dans son année à Churchill, s'il n'est pas un employé du gouvernement avec un salaire garanti, qui n'est peut-être pas suffisant à ce moment-là?

Vous avez Goose Bay, aussi, pour un pilote, qui est très limité. Des cas très particuliers, et je pose la question, par exemple, pour le Nouveau Brunswick où actuellement, comme c'est l'entreprise libre, vous avez certainement - il n'y a évidem-


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

ment pas beaucoup de trafic non plus, mais au point de vue qualifications, je vous assure que ça semble laisser bien à désirer.

R Nous voyons une alternative comme ceci: C'est qu'à certains endroits, il est possible que le pilotage n'attire pas grand monde, parce que ce n'est pas payant; et on désire avoir du pilotage de premier ordre, des hommes qualifiés.

Je crois qu'à ce moment-là, que le port lui-même ait un subside du Fédéral, et qu'il puisse engager à un tarif peut-être plus haut qu'ailleurs, mais qui ne serait pas prohibitif au point qu'il empêcherait le trafic dans le port.

Au lieu d'avoir un employé directement sous le service civil, on peut le faire par alternative.

Pour des endroits, si on prend plusieurs petits ports qui sont près l'un de l'autre, à une distance de 20, 30 ou 40 milles, et où il y a peu de circulation maritime, ça serait facile d'organiser d'avoir un homme compétent ou deux hommes compétents qui sont capables de desservir ces trois, quatre ou cinq petits ports ensemble, et à ce moment-là les revenus globaux seraient mis ensemble et deviendraient plus intéressants au point de vue rémunération pour le pilote qui va faire l'ouvrage à ces endroits-là.

Q Evidemment, ceci ne s'appliquera pas partout; il restera toujours certains ports éloignés


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

où cette formule-là ne pourrait pas s'appliquer. Est-ce que vous concédez qu'il pourrait y avoir des exceptions?

R Je n'aime pas concéder ça du tout, parce que je crois qu'il y a une alternative.

Q Par subside?

R Par subside indirect.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent.

Q Vous avez ensuite la recommandation numéro 17 qui demande, et je cite:

"Les limites des circonscriptions ainsi que les exemptions du pilotage obligatoire devraient être définies dans la loi, et non simplement par règlement."

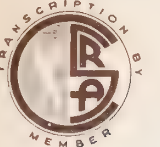
Vous avez déjà témoigné là-dessus ce matin, je crois?

R Oui, assez longuement; je ne crois pas que j'aie rien à ajouter.

Q Recommandation numéro 18, paragraphe 526:

"Le statut du pilote doit demeurer celui de conseiller du capitaine et de 'carte parlante'. Sa responsabilité civile est limitée au montant prévu à l'article 362 de la loi sur la Marine Marchande."

Pourriez-vous faire des commentaires à ce sujet?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

R Oui. Alors, nous avons vu, dans les textes de loi, un peu partout, que le pilote est aviseur au capitaine, dans la majorité des endroits, avec exception à Panama. C'est la seule exception qui me vient à l'idée, présentement.

LE PRESIDENT:

Q L'autre port que vous avez mentionné ce matin, où on fournissait les timoniers et les lignards?

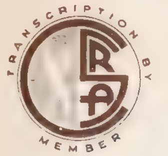
R A Anvers, mais tout de même, ils sont encore aviseurs du capitaine, les pilotes Brabo sont encore tout de même aviseurs.

Et on demande que la responsabilité civile soit encore limitée à $300.00.

Ce pourrait être inclus dans la loi, ou pourrait être exclus. Si c'est exclus de la loi, les pilotes sont appelés à piloter des navires de plusieurs millions de dollars, et n'ont pas les montants nécessaires pour prévoir le dédommagement au cas où il y aurait faute lourde de leur part et seraient directement responsables d'un accident.

A ce moment-là, ce qui arriverait, c'est que les pilotes, sans aucun doute, prendraient des assurances à cet effet-là.

Les bateaux sont déjà assurés par les Armateurs; si les pilotes s'assurent, ça fait une


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

dépense additionnelle qu'ils auront à encourir, et l'armateur sera obligé de payer deux fois l'assurance: Une fois directement parce qu'il assure son navire, et la deuxième fois par le tarif de pilotage, parce que le pilote s'assure.

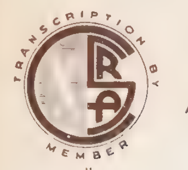
Nous croyons qu'il est préférable de garder la disposition dans la loi telle qu'elle est, c'est-à-dire une responsabilité maximum de $300.00 pour le pilote.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent.

Q Est-ce que vous avez une expérience où justement cette question a été débattue entre Armateurs, pilotes et autorités gouvernementales, assez récemment?

R Oui, il y a des pays où il n'y a pas de disposition dans la loi comme tel; ça peut être débattu en Cour, et le pilote peut être tenu responsable par la Cour d'un accident; et à ce moment-là les Armateurs n'ont pas poussé l'affaire, ils n'ont pas essayé à se faire payer ou dédommager par le pilote, parce que premièrement ils savaient que le pilote n'en aurait pas eu le moyen; et deuxièmement, s'il en avait eu le moyen, ç'aurait causé que les autres pilotes s'assurent après ça.

Toutefois, si j'ai bonne mémoire, les pilotes de France ont une assurance, je crois, pour un montant de cent mille dollars chacun, au point


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

de vue responsabilité publique, et ils ont cherché à ce moment-là à se couvrir, au cas où il y aurait un petit armateur ou un propriétaire d'un seul bateau qui lui aurait recours à un dédommagement par les pilotes. Alors, ils se sont couverts pour un montant suffisant pour couvrir ce cas-là.

Q Est-ce que le pilote de New York ne porte pas une assurance, aussi?

R Je ne me rappelle pas.

Q Vous pourrez vérifier dans vos notes, si vous voulez, au sujet de New York.

Est-ce qu'il y a eu des négociations dans un pays, aux conclusions de laquelle les parties intéressées avaient décidé de ne pas imposer de responsabilité civile au pilote?

R .....

Q J'avais cru comprendre qu'en Allemagne, cette question avait été discutée.

R .....

Q De toute façon, vous pourrez vérifier dans vos notes?

R Je ne me rappelle pas.

LE PRESIDENT:

Je voudrais rectifier quelque chose: Vous avez dit tout à l'heure: Responsabilité grossière. Si c'est le Code Civil qui s'applique, toute responsabilité, même la plus légère,

peut entraîner une responsabilité absolue vis-à-vis la victime.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
La loi française prévoit que le cas ne s'appliquera que dans le cas de faute lourde.

LE PRESIDENT:
Mais ici, ce serait le droit des provinces, au point de vue civil, et par conséquent, dans certaines provinces, ça sera la faute lourde; dans d'autres provinces ce serait comme chez-nous, la plus mineure possible entraîne une responsabilité entière, conjointe et solidaire avec l'employeur.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Il se produirait que tous les accidents se produiraient dans la partie internationale, du côté de New York, où il n'y a pas de responsabilité canadienne.

Q Recommandation numéro 19, paragraphe numéro 537:

"Tous les endroits où il existe du

pilotage doivent être transformés en circonscriptions de pilotage sous l'autorité du commissaire du pilotage et du ministre des Transports. Ces pilotes doivent être dûment brevetés."

Comme vous savez, un mémoire a été présenté devant cette Commission, et il y a des témoins qui seront entendus plus tard, dans lequel justement on s'objecte à l'idée que tous les endroits où il se fait du pilotage devraient être formés en circonscriptions sous l'autorité du gouvernement.

Quelles sont vos observations à ce sujet?

R Premièrement, les pilotes, qu'ils soient dans le St-Laurent ou dans un autre port que ce soit sur la côte de l'Est ou de l'Ouest, doivent sans doute être des gens compétents pour faire leur ouvrage, et aussi pour assurer le facteur sécurité, et le commissaire du pilotage, c'est justement une de ses responsabilités, de surveiller sur le pilotage partout au Canada.

Je comprendrais mal que quelque part, même si ce sont des soi-disant ports privés, aient le privilège d'avoir des pilotes qui échapperaient à une autorité responsable du gouvernement.

La tendance graduelle, dans certains de ces ports, est d'avoir des pilotes privés qu'on paye un salaire fixe, annuel.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

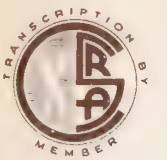
Nous avons vérifié, par exemple, que dans certains endroits, le pilote peut rapporter à sa compagnie jusqu'à vingt-cinq mille dollars en tarif de pilotage, et n'en reçoit que sept mille dollars de salaire.

Alors, à ce moment-là, je suis absolument persuadé qu'en bons hommes d'affaires, les compagnies ne sont pas intéressées, pour des raisons financières, à laisser tomber un revenu additionnel qui est fait par ses employés.

Par contre, nous voulons que le pilote soit entrepreneur libre partout, qu'il loue ses services pour un service rendu, et nous croyons que tous les pilotes devraient être traités sur un même pied, à cet égard-là.

LE PRESIDENT:

J'aurais une remarque à ajouter, au sujet de la dernière remarque que j'ai faite pour la responsabilité; ce n'est pas tout à fait ce que j'ai dit tout à l'heure, la responsabilité du pilote est conjointe et solidaire avec les autres personnes responsables; par exemple, si un jugement civil décidait, comme dans le cas du Tritonica, dont nous avons eu le jugement l'autre jour, les deux pilotes ou leurs représentants, les


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

deux capitaines seraient tenus pour être responsables chacun personnellement pour le plein montant de tous les dommages aux deux navires, quel que soit leur degré de responsabilité à chacun, quitte à revenir entre eux après ça et s'organiser pour établir la proportion.

Mais vous avez ceux qui ont subi des portes matérielles ou des pertes de vie, il peut y avoir une responsabilité entière de la part de chacun des pilotes, même s'il y a un pour cent de négligence seulement.

Alors, c'est à ça qu'il faut faire attention. C'est l'importance de la limite de responsabilité.

)Monsieur le Commissaire Smith en anglais).

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Shipping Fed. of Canada:
Qu'il plaise à Votre Seigneurie, sur la question de responsabilité, de façon à ce que le dossier, peut-être, soit bien correct, j'attirerais l'attention de la Commission à l'article 648 de la loi de la Marine


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

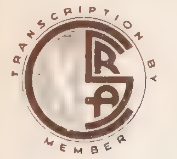
Marchande qui dit que dans le cas où deux navires seraient responsables, par conséquent deux pilotes, d'un abordage, la responsabilité n'est que dans la proportion ou le pourcentage de leur négligence.

Il n'y a pas par conséquent de responsabilité totale.

LE PRESIDENT:
Ca, c'est pour les navires; est-ce que ça s'appliquerait aux pilotes aussi?

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Shipping Fed. of Canada:
Je crois que la disposition s'applique également aux pilotes, sauf dans le cas de perte de vie où la loi déclare qu'il y a responsabilité solidaire.

Il y a aussi d'autres dispositions de la loi qui permettent une limitation de responsabilité, même si c'est le pilote qui est poursuivi ou le capitaine, le capitaine, le pilote, les officiers ont les mêmes droits limités de leur responsabilité que le propriétaire du navire.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Et dans le cas mentionné du Tritonica et du Roonagh Head, si le pilote du Roonagh Head était responsable de la perte du Tritonica, sa responsabilité serait limitée à un très minime pourcentage de la perte totale.

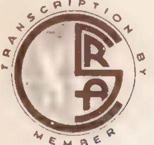
LE PRESIDENT:
Evidemment, à $300.00, qui est marqué dans la loi, je suppose.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Shipping Fed. of Canada:
A l'heure actuelle, oui.

Mais si cette limitation était enlevée, la limitation générale s'appliquerait toujours, basée sur le tonnage ou la jauge du bateau sur lequel le pilote se trouvait, et par conséquent, en regard de la perte du Tritonica qui s'est élevée à plusieurs millions, la responsabilité du pilote du Roonagh Head ne serait que de un dixième.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. desPilotes du St-Laurent:
Q Maintenant, si vous voulez passer à la recommandation numéro 20, paragraphe 540:

"Le tarif dans toutes les circons-


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

criptions doit être basé sur le tonnage net ou brut et le tirant d'eau. On doit prendre le tonnage net ou brut maximum tel qu'apparaissant au certificat d'immatriculation du navire, de façon à couvrir le cas des 'shelter decks' et des navires avec réservoirs de côté.

Dans le cas des déplacements, la base du tarif peut être une somme déterminée variant selon l'échelle de tonnage.

Toute discrimination dans le tarif en faveur des navires côtiers ou d'eaux intérieurs, doit disparaître."

Une recommandation assez importante. Est-ce que vous pourriez élaborer à ce sujet?

R Lors du voyage, nous avons pris des informations, et nous avons eu des notes, les livres d'informations sur le tarif du pilotage, et comment c'était compilé.

Par après, j'ai préparé moi-même ce tableau qui vient d'être remis à la Commission.

Q Que je désirerais déposer sous la cote 882, document intitulé: Tarif de pilotage pour diverses circonscriptions de pilotage du monde.

R Vous noterez qu'au haut de la page, les entêtes sont inscrites: "Net tonnage, gross tonnage, graft per mile, length of ship, fix tariff, number of pilots for the transit, plus docking pilot, and the


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

approximate distance of pilotage."

Alors, on constate, dans la première colonne à gauche, qu'il est inscrit "net tonnage", qu'il y a plusieurs endroits à travers le monde dont la base du tarif est sur le tonnage net.

Un tonnage net peut être la totalité du tarif qui est calculé simplement sur le tonnage net comme à Rouen, Dunkerque ou Marseille.

Où on pourrait prendre, - à Stockholm, on a pris le tarif sur le tonnage net et aussi sur la distance au mille.

Si on prend les circonscriptions chez-nous, Québec - Les Escoumains ou Québec à Montréal, on s'aperçoit que là, le tarif de pilotage a été calculé sur le tonnage net d'un navire et sur le tirant d'eau.

Maintenant, je n'irai pas dans les détails de chaque endroit; je crois que le tableau est explicatif.

Ceci démontre qu'en général, le principe est accepté, ou l'on essaye de retirer un plus gros revenu selon la grosseur du navire: Plus le navire est gros, plus il rapportera un montant élevé pour le pilotage.

Q Et étant donné qu'on tient compte assez fréquemment aussi du tirant d'eau, est-ce qu'on pourrait ajouter: Et plus il est chargé?

R Plus il est gros, plus il est chargé profondément.

Il est intéressant de noter aussi qu'à plusieurs endroits, on a établi une partie du tarif sur la distance, c'est-à-dire: au mille.

Ceci s'applique entre autre à Manchester, Rotterdam, Amsterdam, le port d'Anvers, la rivière Oslo, Stockholm et Copenhague.

Il y a des raisons pour qu'on l'applique à ces endroits-là: A plusieurs de ces endroits, c'est parce que les distances de pilotage peuvent être différentes, ayant des ports un peu partout le long de la rivière, par exemple; alors, on a pris le facteur mille en même temps, au lieu de créer un montant établi de l'endroit x à l'endroit z et de l'endroit z à l'endroit C, et ainsi de suite. On a dit: Ca, c'est de la chinoiserie, et on prendra au mille et on multipliera à tant du mille.

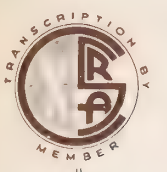
Sur le tableau...

Q Avant que vous continuiez, je note qu'il y a un endroit indiqué comme Genova. J'imagine que ça doit être Gênes, Genoa?

R C'est exact.

Q Et non pas Geneva.

R Si on continue sur le tableau, on voit qu'il y a deux seuls endroits dans tout ce tableau où il y a un prix fixe pour un navire qui fait


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

le transit dans les circonscriptions de Montréal - Cornwall et Cornwall-Kingston.

Ici, on n'a pris aucune considération de la grosseur du navire, que ce soit un navire de deux mille tonnes net ou six mille tonnes net, ayant un tirant d'eau de douze pieds (12') ou de vingt-cinq pieds (25'), peu importe, le tarif a été fixé à un tarif global qui est toujours le même et qui ne varie pas, ni avec la grosseur du bateau ni avec la profondeur ni avec la longueur.

Q Vous m'excuserez, monsieur Bédard; il n'y a rien de mentionné. Ici, évidemment qu'il faudrait ajouter à ces cas les autres districts des Grands-Lacs.

R Oui, mais je parle du tableau qui est computé ici.

Q Maintenant, est-ce qu'à votre connaissance, à part des circonscriptions des Grands-Lacs où le régime est d'institution récente, en vertu de l'entente internationale, et le cas de Cornwall, est-ce que vous avez rencontré un seul endroit ailleurs où ce sytème de tarif fixe était appliqué?

R Aucun.

Q Maintenant, je note que votre tableau contient certaines autres dispositions concernant le nombre de pilotes utilisés pour faire le pilotage, et les distances. Est-ce que vous aimeriez mieux garder ces informations pour plus tard, ou si vous voulez faire vos commentaires immédiatement là-dessus?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

R Je crois que ça serait préférable de le garder pour plus tard, et lorsque je donnerai d'autres informations sur des cartes de pilotage qui sont affichées ici en arrière, il sera plus facile de démontrer le nombre de pilotes qu'on prend pour faire un transit total, et la distance parcourue.

Q Vous allez utiliser ça lorsque vous traiterez du fardeau de travail?

R C'est exact.

Q Vous demandez qu'on prenne le tonnage net ou brut?

LE PRESIDENT:

Q Avant que vous passiez à autre chose, à la dernière colonne de la pièce, je vois par exemple, pour le port de Montréal, c'est de 1 à 13; c'est un millage? De 1 mille à 13 milles?

R C'est exact.

Q Maintenant, plus bas, à Glasgow, 32 plus 40; qu'est-ce que veut dire: plus?

R Voici: A Glasgow, vous avez deux districts de pilotage: Vous avez un endroit qui part d'une île qui s'appelle Little Island, à Cumbrae ...

Q Je crois que ce que je voulais référer, c'est Rouen, sur votre feuille: 32 et 40 s'appliquent à Rouen?

R Rouen, c'est le même cas, c'est encore un pilote qui prend le navire à l'embouchure de la rivière Seine et qui va jusqu'à Villequier, et l'autre pilote prend le bateau de Villequier jusqu'à Rouen.

A ce moment-là, ça veut dire que la distance totale parcourue par deux pilotes est de 72 milles.

Q C'est pour ça que vous marquez "deux pilotes" dans l'autre colonne?

R C'est exact.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent

Q Je note que vous demandez qu'on prenne le tonnage net ou brut maximum, tel qu'obtenu au certificat d'immatriculation, afin de couvrir le cas des "shelter decks" et des navires avec réservoirs de côté?

R Voici ce qui arrive, c'est qu'aujourd hui, les navires peuvent arriver sur le St-Laurent et avoir un tonnage net de huit mille tonnes, par exemple, et lorsqu'il redescendera le fleuve, il sera rendu à un tonnage de trois mille tonnes. A ce moment-là, c'est parce qu'il y a certaines parties du bateau, certaines portions du bateau qu'on appelle à portes ouvertes, si vous voulez, où on ne peut pas entreposer de marchandises pour ce transit, avec l'effet que le bateau, spécialement celui qui serait chargé de minerai par exemple, et dont le contenu prend très peu d'espace à bord du navire, tous ces réservoirs latéraux seront considérés comme n'étant pas des endroits où on peut charger de la cargaison, et d'un voyage à l'autre, le rendement de ce navire qui est toujours le même est aussi difficile à piloter, si vous voulez, il va changer de


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

rendement, de tarif parce qu'on joue avec son tonnage.

Alors, pour éliminer cette différence qu'il y aura dans le calcul du tarif de chaque bateau, nous proposons d'éliminer la clause des "shelter decks", c'est-à dire qu'on prendra toujours le maximum net "tonnage" du navire pour calculer son pilotage.

Q On me dit que cette pratique est assez fréquente, par exemple pour des navires naviguant entre Port-Alfred et Montréal, c'est-à-dire des navires qui arrivent de haute mer et qui vont décharger à Port Alfred et viendront charger à Montréal Est-ce que ç'a été votre expérience?

R Oui.

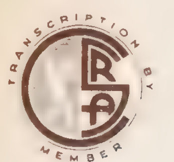
Q Et quelle différence est-ce que ça peut représenter par rapport au tonnage, les "shelter decks"?

R Je ne pourrais dire exactement, mais un sept mille tonnes net peut baisser jusqu'à trois mille tonnes net.

LE PRESIDENT:

Q Maintenant, est-ce qu'il ne sera pas plus facile à manoeuvrer lorsqu'il sera seulement à trois mille tonnes net? Il aura moins de tirant d'eau, mais il offrira peut-être plus de prise au vent, par exemple?

R C'est ce que j'allais dire; c'est ce qui est arrivé dans le cas de bateaux qui partent du Saguenay et montent à Montréal; ils sont complètement



ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD
TORONTO, ONTARIO

vides de toute cargaison, et dans le cas de Libertys ou de "park ships", par exemple, assez souvent, nous avons été obligés de demander au commandant, et insister pour mettre de l'eau dans les doubles fonds, afin de caler le bateau, parce qu'à la sortie du Saguenay il était dangereux de se faire tasser d'un côté ou de l'autre du chenal.

(Le témoin est interrogé en anglais par monsieur le Commissaire Smith)

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Maintenant, je note que vous demandez la disparition de la discrimination de tarif en faveur des navires côtiers. Vous cites l'exemple des déplacements dans le port de Montréal. Est-ce qu'il y a d'autres endroits, à votre connaissance, sur le fleuve St-Laurent, où il existe une telle différence?

R Je crois que oui, je crois que dans la circonscription de Québec, il existe une différence, où un navire est chargé le demi-tarif, je crois.

Q En vertu des règlements, dans la circonscription de Québec, ce sont des navires qui ne prennent pas de pilote, je pense, et inférieurs à un certain tonnage; mais dans le cas auquel vous référez, c'est véritablement le tarif du pilotage dans le port de Montréal qui prévoit cette différence selon que le navires est un navire côtier ou d'eaux intérieures, et un navire océanique. Quels sont les motifs qui vous


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



forcent à demander la disparition d'une telle discrimination?

R Je dois plutôt dire que je ne vois aucun motif pour lequel on avantagerait un groupe de navires contre un autre groupe de navires.

Q Est-ce qu'au cours de discussions ou de négociations, l'autorité de pilotage vous a jamais donné les raisons, les motifs de la situation existante: Cette différence, à l'heure actuelle?

R Pas à ma connaissance.

Q Si vous voulez passer à la recommandation 21, paragraphe 552, qui se lit comme suit:

"Le tarif du pilotage couvre à la fois la rémunération des pilotes et les frais d'administration. Le tarif est cependant divisé en deux parties distinctes et autonomes, l'une affectée à la rémunération des pilotes et l'autre aux frais d'administration du pilotage."

R C'est exact. Ce matin, comme je l'ai expliqué dans des recommandations antérieures, nous prévoyons deux tarifs: Le tarif qui est celui qui donne la rémunération du pilote, et le tarif qui produit le montant suffisant pour défrayer les frais de pilotage.

Q Je note que les paragraphes 555, 556, 557 et 558 énumèrent un certain nombre d'arguments en faveur de la position que vous avez adoptée, c'est-à-dire d'un tarif à deux branches, si on peut dire.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

LE PRESIDENT:

Dans certaines autres circonscriptions, nous avons vu des surcharges de vingt pour cent (20%) pour telles fins, et dix pour cent (10%) pour telles fins; à Halifax, je pense bien, et aussi à Terreneuve. Alors, je le mentionne ici.

LE TEMOIN:

R Je ne voudrais pas vous relançer, mais nous avons vu en Angleterre, dans les tarifs, des surcharges de 280%.

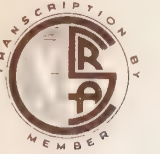
Si Votre Seigneurie permettait, j'aimerais avoir un ajournement avant de commençer sur cette recommandation, s'il n'y a pas d'objection.

LE PRESIDENT:

Très bien.

Est-ce qu'il y a d'autres questions à poser, actuellement, sauf la transquestion, évidemment? Sinon, nous allons ajourner pour quelques minutes.

LA COUR EST AJOURNEE POUR QUELQUES MINUTES.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Me MARC LALONDE, c.r.,

pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Vous en étiez à l'examen de la recommandation 21, monsieur Bédard, et je voudrais vous poser un problème à savoir que de toute évidence, si vous avez l'établissement d'un régime de tarif double ou de tarif à double branche, il en résulterait une augmentation du tarif; si vous prenez le cas des circonscriptions du St-Laurent, auriez-vous une idée approximative combien ceci pourrait représenter comme augmentation du coût aux Armateurs, pour le pilotage?

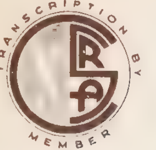
R Oui. Avant de répondre à votre question directement, peut-être que j'aimerais mieux élaborer sur les possibilités qu'il y a soit d'avoir un tarif unique comme dans plusieurs cas, en France; ou soit d'avoir un tarif double comme en Allemagne.

Q Oui.

R Les deux, d'après ce que nous avons constaté, ont bien fonctionné, dans plusieurs endroits.

Maintenant, le système étant nouveau ici au Canada, si tel système était recommandé et adopté, c'est quelque chose qui serait peut-être assez difficile d'arriver exactement dans des prévisions budgétaires assez exactes.

A cemoment-là, avec un tarif unique, et il y a le danger que les dépenses administratives, dans ce tarif unique, soient appréciablement plus hautes ou plus basses, ce qui, par le fait même, réduirait ou



ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

augmenterait le revenu net des pilotes.

Alors, nous avons cru sage de recommander, pour ces premières raisons, un tarif double.

Il y a aussi un argument en faveur du tarif double: C'est que les prévisions sont faites strictement pour ça, et il est assez facile de concevoir que l'argent ne sera pas versé d'un fonds à l'autre.

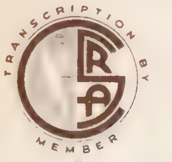
Alors, pour le début, de toute manière, nous avons jugé dans notre opinion qu'il serait mieux d'établir ce tarif au tarif double.

Q Maintenant, la question que je vous avais posé, c'est à savoir s'il en résulterait une augmentation substantielle du coût du pilotage, à votre avis, sur le St-Laurent, si vous mettiez en vigueur le projet - si la Commission recommandait le projet que vous avez à la recommandation 21.

R Il faut dire que déjà les Armateurs payent une partie de l'administration, dans les circonscriptions du Bas St-Laurent, on peut dire que les frais de bateaux-pilotes sont couverts et payés directement par les Armateurs.

Une partie des revenus des apprentis-pilotes est payée par les Armateurs aussi - c'est-à-dire, la totalité des revenus des apprentis-pilotes, comme apprenti-pilote est payée par les Armateurs.

Maintenant, j'ai ici devant moi une feuille dont la source est de provenance du ministère des


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Transports, qui peut m'aider à répondre à la question de Me Lalonde.

Je sais de toute manière que la Commission peut se procurer des chiffres qui seront peut-être plus exacts que ceux-ci, et plus récents, de la part du ministère, mais ce que j'ai ici représente une somme de cent onze mille dollars, Québec Pilotage District 1961 à 1962.

Le Montreal Pilotage District est inscrit à quatre-vingt-quinze mille dollars, et le Cornwall Pilotage District à trente-deux mille dollars; Kingston Pilotage District à trente-sept mille dollars.

LE PRESIDENT:

Q De frais d'administration?

R De frais d'administration, qui comprend - c'est marqué en anglais ici: Salaries, overtime, teletype, stationery and office supplies, telephone, travelling expenses and auto mileage, materials and supplies, other expenses.

Il y avait à ce moment-là aussi au district de Québec un item qui s'intitulait "Board of Pilots" et qui représentait huit mille dollars. Ceci était une compensation qui était payée aux pilotes de la circonscription de Québec lorsqu'ils étaient soit à Pointe-au-Père, soit aux Escoumains; une allocation de cinquante cents (0.50¢) par repas, je crois, et qui a été discontinuée il y a une couple d'années.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Est-ce que vous êtes au courant - est-ce que ces chiffres ont été fournis par le ministère des Transports?

R Oui.

Q Il y aurait peut-être lieu de déposer ce document, Votre Seigneurie. Il n'y a pas de certificat adossé à ce texte, mais il a été fourni par monsieur Cumyn de l'autorité de pilotage, je crois.

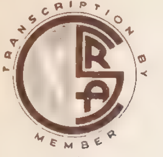
LE PRESIDENT:
A tout évènement, je crois qu'il devrait être déposé vu que le témoin va s'en servir, ne serait-ce que pour cela.

Alors, sous la cote 883.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Feuille contenant les frais d'administration des circonscriptions de pilotage du St-Laurent.

LE PRESIDENT:
Pour l'année...

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
1961 -62. Je ne sais si l'exercice financier s'étend sur une partie de


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

l'année; c'est l'exercice financier du gouvernement qui s'étend du premier (1er) avril au trente et un (31) mars.

LE TEMOIN:

R Il est bon de noter que dans cette circonscription sur la voie maritime, c'est-à-dire la circonscription internationale de Cornwall à Kingston, il y a présentement un tarif simple et global qui est versé envers la rémunération des pilotes et aussi envers les frais d'administration.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent.

Q Maintenant, paragraphe 561, vous déclarez:

"Enfin, il est bon de rappeler que si on compare le coût du pilotage sur le St-Laurent, avec les droits de pilotage et divers autres droits exigés des navires à l'étranger, on s'aperçoit que le coût à cet égard sur le St-Laurent est très peu élevé."

Est-ce que vous avez eu l'occasion d'étudier cette affirmation d'une façon un peu plus poussée?

R Oui. Lors d'une visite en Europe, nous avons été fournis de différentes échelles et tableaux indiquant les tarifs qui étaient chargés aux navires qui faisaient le transit dans les district s


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

de pilotage.

Aussi, lorsque la Commission a siégé sur la côte de l'Ouest, il a été présenté en exhibit une liste de tarifs comparatifs qui avait été préparée par des pilotes sur la côte de l'Ouest.

Alors, j'ai commencé moi-même, en prenant les mêmes navires qui étaient indiqués sur cet exhibit présenté au préalable, le coût du pilotage dans certaines circonscriptions à travers le monde.

Pour cette fin, ayant les tarifs moi-même et les livrets indiquant les taux chargés, j'ai fait des calculs qui indiquaient les montants chargés à chacun de ces navires.

Toutefois, pour une double vérification, j'ai décidé de vérifier avec soit l'autorité de pilotage où les pilotes eux-mêmes dans les ports concernés, c'est-à-dire à Hambourg, Rouen, le Hâvre, Anvers, Manchester, la Tamise, Glasgow, Southampton et Liverpool.

Quant aux districts du St-Laurent, les chiffres ont été vérifiés par les secrétaires-trésoriers des corporations concernées.

Pour ce qui est des ports de Boston, de New York et de Albany, j'ai ici avec moi la source de mes calculs, c'est-à-dire un livre...

Q Exhibit 884.

R J'avais commencé à dire que pour ce


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

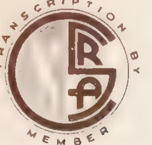
qui est des ports américains, les calculs pour en arriver aux chiffres indiqués sur ce tableau sont en provenance d'un livret qui s'intitule "pilotage rates at U.S.A. ports," et c'est publié par The American Pilots Association.

Q Votre Seigneurie, le témoin a référé à de la correspondance avec des personnes étrangères, à l'occasion de laquelle il a fait vérifier les chiffres qu'il avait calculés.

Cette correspondance est disponible, mais je me demande si la Commission veut avoir toute la correspondance à ce sujet. Si les parties veulent en prendre connaissance.....

LE PRESIDENT:
Si les parties veulent en prendre connaissance, très bien, mais je ne vois pas pourquoi ce serait mis devant la Commission. Je ne vois pas pourquoi. Ceci est seulement une vérification; et si les parties veulent en prendre connaissance pour voir comment le calcul a été fait, et le genre de vérification, ils pourront le faire.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
La correspondance est ici, elle est en ma possession.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

LE PRESIDENT:

Alors, le conseiller juridique de la Commission y jetera un coup d'oeil.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Maintenant, nous pouvons déposer, Votre Seigneurie, le volume intitulé "Pilotage rates at U.S.A. ports," qui est peut-être d'intérêt pour la Commission, si celle-ci ne l'a pas déjà.

LE PRESIDENT:

Alors, suivant la ligne de conduite que nous avons suivie, est-ce que nous allons le déposer en liasse avec les autres pièces pour les Etats-Unis?

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
879.

LE TEMOIN:

R Il y aurait quelques corrections qui s'imposeraient sur ce tableau.

Dans l'en-tête indiqué pour Québec-Montréal distance 150 milles, it should read: 139 miles.

Two columns to the right, where it is written: Cornwall - Kingston, there should be a


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

black...

LE PRESIDENT:

Q Vous avez commencé en français.

R C'est parce que la feuille est en anglais.

Q C'est que vous rendiez témoignage; quand vous référez au texte, vous pouvez le lire en anglais, mais vous avez parlé en anglais; c'est pour la transcription, aussi.

R Très bien. Dans la colonne indiquée: Cornwall à Kingston, il devrait y avoir un point noir à côté de Cornwall, parce que ceci inclut les frais d'administration.

Q Avant Cornwall, comme à côté de Boston?

R C'est ça, à gauche de Cornwall, comme à côté de Boston.

Et dans la colonne intitulée "To Albany" distance 85 milles, ça devrait se lire: Distance 129 milles.

Ce tableau donne une échelle comparative des coûts de pilotage, et toutefois, dans notre correspondance que nous avons eue avec les pilotes de Rouen où le tarif semble beaucoup plus haut qu'ailleurs, on nous a mis en garde, je crois qu'en toute justice pour les pilotes de cette région, on doit signaler à la Commission que les navires circulant dans ce fleuve sont généralement d'un tonnage inférieur à ceux qui sont

marqués ici dans cet exhibit, quoiqu'un pourcentage assez élevé de navires aussi gros que ceux mentionnés dans l'exhibit fréquentent le port, la majorité des navires sont plus petits. Alors, il ne faudrait pas croire que le tarif de Rouen a été soufflé arbitrairement.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent.

Q Maintenant, est-ce que vous avez dit que les navires qui apparaissent sur la pièce 884 apparaissent tous sur la pièce produite en Colombie-Britannique?

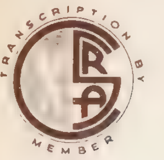
R Non, pas tous; nous avons ajouté sur notre pièce ici les navires. Sept-Iles et Montréalais parce qu'en fait c'étaient des navires qui sont fréquents sur le fleuve, le Montréalais étant une barge de lacs, et on n'avait pas de navire avec un tonnage semblable dans l'exhibit des pilotes de Vancouver.

Q Maintenant, je note qu'il y a une étoile en note qui indique "vessel lighten at E port." Pourriez-vous indiquer à la Commission ce à quoi ça se réfère?

R C'est un pétrolier qui avait un tirant d'eau trop profond pour continuer directement jusqu'à Manchester - pas un pétrolier, mais un bateau ayant un tirant d'eau trop profond.

Q Le E port, est-ce que c'est un endroit dans le port de Manchester?

R C'est dans le canal de Manchester.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Q Avant d'arriver à Manchester?

R Oui.

Q Auriez-vous des commentaires généraux que vous aimeriez faire en rapport avec cette pièce?

R Oui, je crois que lorsqu'on prétend que les coûts de pilotage sont élevés sur le St-Laurent on n'est pas justifié de le dire si on prend les facteurs en considération; prenons par exemple la distance de les Escoumains à Québec, une distance de 123 milles, et prenons la distance de la rivière Tamise, distance de 76 milles. Lorsqu'on commence par le premier navire qui s'appelle le Hikawa Maru, on s'aperçoit qu'à Québec les frais de pilotage sont de $178.03.

Q Excusez. Ceci ne comprend pas les frais de bateau-pilote, j'imagine?

R Ca ne comprends pas les frais de bateau-pilote, à moins qu'ils soient indiqués.

Et dans la Tamise, pour ce même navire, avec le même tirant d'eau, les frais de pilotage sont de $266.05.

Naturellement, le navire suivant est peut-être un peu meilleur marché...

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Comprenant les frais administratifs?

R Comprenant les frais administratifs qui est indiqué là-dessus.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Q Est-ce que vous savez la proportion des frais d'administration qui sont indiqués, afin qu'on puisse comparer, pour avoir le revenu brut du pilote?

R Cet exhibit, Me Jacques, était pour démontrer le tarif de pilotage, et ce n'était pas mon intention de démontrer le revenu du pilote.

Les revenus des pilotes en Angleterre, nous allons déposer un document qui nous a été remis par le ministère des Transports, et qui indique le montant officiel du revenu des pilotes.

LE PRESIDENT:

Q Pour fins de comparaison, sur la colonne: Québec- Escoumains, il y aura à y ajouter probablement vingt dollars ($20.00), deux bateaux-pilotes?

R Si on veut inclure les frais de bateaux-pilotes, on mettra vingt dollars ($20.00) de plus pour les Escoumains, et dix dollars de plus pour Québec.

Maintenant, dans la Tamise, si vous regardez à droite, vous avez une charge de bateaux-pilotes qui est aussi indiquée.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent

Q Vous avez ajouté à ce moment-là $54.18, dans le cas de la Tamise?

R Maintenant, ces chiffres pour la Tamise nous ont été fournis en détail par monsieur Roland Smith de Trinity House.

Q Encore une fois, cette pièce se limite à comparer le coût du pilotage aux Armateurs?

R C'est exact. On n'essaie pas, par cette pièce, de comparer les revenus des pilotes.

Il y a un autre exemple où on peut prendre des distances assez identiques, soit: Le Hâvre et le port de Montréal, dans la partie la plus basse de la page.

Q Le Hâvre, l'une à côté de l'autre étant les deux premières listes à gauche de la page, en bas?

R C'est exact.

Maintenant, le Hâvre inclut les frais d'administration, et Montréal n'en inclut pas.

On voit tout de même qu'il y a une différence appréciable.

Q Je note que dans le cas de Manchester, vous avez une charge additionnelle prévue pour des timoniers?

R C'est exact. Un service de timoniers est disponible à Manchester.

Maintenant, les bateaux ne sont pas dans l'obligation de prendre des timoniers, mais généralement les navires en prennent, je dirais, dans la


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

proportion de 80%.

(Le témoin est interrogé en anglais par monsieur le commissaire Smith).

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Monsieur Bédard, est-ce que vous pourriez vérifier le chiffre de $104.14 pour le Shinski Maru, pour la Tamise?

R Me Jacques vous avez certainement un oeil très vif.

Q Ce n'est pas moi qui ai l'oeil vif; c'est l'officier de liaison du ministère des Transports.

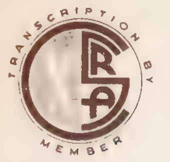
Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent

Q Maintenant, pour vous consoler, moi aussi je l'avais noté, mais je n'osais pas poser la question.

R Je note ici que dans les états préparés par monsieur Gordon Smith , on inclut le prix du pilotage de la deuxième section, de Sunk Light Vessel Grave's End et de Grave's End à Royal Albert Dock; en mettant $104.47, nous ne lisons qu'une partie du transit dans la Tamise. A ceci, on devrait ajouter la somme de $147.61.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Qui ferait un total de $251.75?



ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

R .....

Q Vous avez fait des comparaisons aussi concernant les distances des diverses circonscriptions sur le St-Laurent par rapport aux distances ailleurs?

R Oui.

Q En rapport avec le coût d'opération?

R Par exemple, ici, si on note la Tamise, une distance de 76 milles, deux pilotes sont employés pour faire le transit, c'est-à-dire un du Sunk Light Vessel à Grave's End, et de Grave's End au port de Londres.

LE PRESIDENT:

Q Là, vous référez à votre pièce 882?

R Oui, sur la pièce 882, c'est indiqué.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

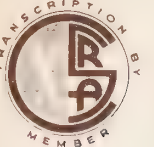
Q Maintenant, à Rouen, je note que vous avez une charge indiquée comme pilotage "total cost" ensuite, vous avez "pilot boats, administration cost," et vous avez: "other". Est-ce que ces trois choses-là s'ajoutent les unes aux autres?

R Elles s'ajoutent les unes aux autres.

Q Qu'est-ce que c'est que le "other" dont il est question? Est-ce que vous le savez?

R Un instant, j'ai la feuille ici.

Il faudrait relever dans le tarif de Rouen - monsieur Metayer qui est chef-pilote à


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Rouen en France, a marqué dessus, au point de vue frais, cette somme, et a marqué: "identique pour tous les navires," mais je n'ai pas plus d'explication.

Q Maintenant, je note aussi qu'à Rouen, c'est indiqué comme "in and out." Alors, c'est un voyage dans les deux sens?

R C'est exact.

Q Alors, que dans tous les autres cas, vous avez un voyage à sens unique?

R A sens unique.

Q Alors, est-ce que les coûts - ça signifierait que les coûts du pilotage ainsi que les frais d'administration devraient être divisés par deux, j'imagine, dans chacun de ces cas-là?

R C'est exact.

LE PRESIDENT:

Q Est-ce que ça veut dire la distance pour aller à Rouen est de 72 milles, ou aller et retour?

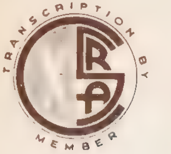
R La distance pour aller à Rouen est 72 milles; aller et retour, 144.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Dans tous les autres cas, la distance qui est indiquée est la distance à sens unique, comme dans le cas de Rouen?

R Dans tous les autres cas, la distance est à sens unique.

Q Maintenant, il y a sûrement des


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



endroits, par exemple, comme Southampton ou la Tamise, où la distance peut être plus courte. Est-ce que vous avez une idée s'il s'agit de la distance maximum ou de la distance moyenne? Quelle distance avez-vous adoptée à ce moment-là?

R Généralement, ici, nous avons pris la distance maximum; par exemple, à New York, nous avons inscrit: 42 milles, alors que la distance peut être inférieure à 42 milles.

Q Maintenant, le tarif a été calculé sur ces distances-là?

R C'est exact.

Comme dans le cas de la Tamise, les tarifs ont été préparés selon la distance, c'est exact, parce que là, ç'aurait pu avoir une variance, autrement.

Alors, la distance de 76 milles, c'est pour la distance de tout le 76 milles. On pourra aller plus loin dans le port de Londres, à 82 milles, par exemple, mais ç'aurait été calculé en conséquence de la distance, s'il avait fallu, ici.

Q Tandis que vous abordez cette question, dans le cas du port de Londres, dois-je comprendre que le coût du "docking pilot" à l'intérieur du port de Londres même est exclus de ce montant?

R Pour le port de Londres, il y a une charge qui est faite de Sunk Light Vessel jusqu'à Grave's End, une distance de 60 milles, et là, on change



de pilote, et de Grave's End à Royal Albert Dock, il y a un mille, ce qui amène le navire à une distance de 16 milles, et lorsque le bateau pénètre dans un "lock", c'est-à-dire qu'il y a une porte d'écluse, il y a un pilote du port de Londres qui vient faire la manoeuvre, et ce pilote est payé un tarif additionnel à celui qui apparaît ici.

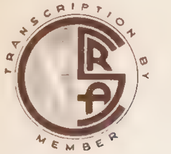
Q Alors, les frais de "docking pilot" ne sont pas insérés ici, au cas où le navire entrerait plus loin, au cas où le navire entrerait dans une des écluses de Londres, si le navire accoste le long de la rivière, de Grave's End à un endroit où il n'y a pas d'écluse, il n'y a pas de frais d'accostement supplémentaires, vous avez une distance de 16 milles, et on charge $147.61, dans le cas du Shinski Maru.

Maintenant, dans le cas du port d'Anvers, vous avez des frais qui ont été calculés avec une distance d'environ 85 milles. Encore là, est-ce que ceci comprend les frais de déplacement, d'accostage à l'intérieur du port d'Anvers, faits par les pilotes Brabo?

R Non, ceci ne compte pas les frais de déplacement à l'intérieur du port d'Anvers et dans la rivière Escaut.

S'il y a un accostage qui se fait le long du trajet, le pilote a une rémunération additionnelle.

Q Pour l'accostage même?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

R Pour l'accostage même.

Q Peut-être, pour faciliter l'explication de ceci, pourriez-vous référer à la pièce que vous avez déjà produite sous la cite 882 où vous indiquez "plus docking pilot" et si vous voulez, nous allons reviser les cas un par un. Vous avez le cas de la Tamise.

R Il y a une charge additionnelle qui n'apparaît pas sur "comparable pilotage dues", sur cette feuille-là.

Q Maintenant, un "docking pilot", comme vous avez expliqué, ne serait qu'à l'intérieur de la partie du port de Londres fermé par écluses?

R Exactement.

Q Vous avez ensuite le cas de Southampton.

R Pour ce qui est de Southampton, vous avez deux pilotes, et le tarif des deux pilotes, le pilote qui amène le navire jusqu'au quai et le pilote qui fait l'accostement. J'ai pris au complet, dans l'exhibit.

Q Alors, pour prendre le premier navire en haut, Hikawa Maru, la somme de $185.16 qui apparaît vis-à-vis le port de Southampton comprend le pilotage de transit plus l'accostage - les frais d'accostage?

R C'est exact.

Q Est-ce qu'à Southampton vous avez des pilotes qui sont exclusivement affectés à l'accos-


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

tage des navires?

R C'est exact.

Q Maintenant, vous avez le cas de Liverpool, ensuite, où on indique "plus docking pilot"?

R C'est encore dans le cas où un navire irait à l'intérieur de l'écluse. Si le navire accoste à un quai ouvert,directement dans le port, il n'y a pas de pilote d'accostage.

Q Maintenant, les frais qui apparaissent $119.76, dans le cas de Liverpool, comprennent-ils les frais d'accostement ou simplement les frais de pilotage?

R Bien, ils comprennent les frais d'accostement si le bateau accoste à un quai ouvert sur la rivière, ou la mer; ils ne comprennent pas les frais d'accostage si le bateau entrait dans l'intérieur d'une écluse.

Maintenant, la distance de Liverpool est la distance totale maximum.

(Le témoin est interrogé en anglais par monsieur le Commissaire Smith).

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent

Q Il y a ensuite le port de Rotterdam où vous avez des charges de pilote additionnelles, et encore, ça n'apparaît pas sur la liste, n'est-ce pas?

R Non. Voici, nous avons sur la liste la rivière Anvers. Le tarif pour Rotterdam,


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Amsterdam et Anvers est un tarif qui est établi conjointement par les gouvernements hollandais et belge, afin qu'on en arrive à un certain équilibre dans les frais de pilotage; les ports spécialement de Anvers et de Rotterdam étant en compétition tellement étroite, on est arrivé à une égalité dans les frais de pilotage, par une entente internationale.

Q Alors, les frais de pilotage apparaissant pour Anvers pourraient être appliqués également à Rotterdam. Savez-vous si la même chose s'applique pour Amsterdam?

R J'aime mieux ne pas répondre immédiatement, mais je le crois.

Q On peut s'en tenir, en tout cas, à Rotterdam et Anvers.

Maintenant, pour revenir à Liverpool, je m'aperçois que vous n'avez que trois chiffres qui sont donnés. Est-ce qu'il y a une raison particulière?

R C'est que c'est les trois seuls chiffres que nous avons eus de certifiés par le pilote senior de l'endroit.

Q Vous avez ensuite de port de New York?

R Le port de New York, l'accostement se fait par le capitaine du remorqueur qui fait la manoeuvre à l'arrivée et au départ.

Q Le cas du Hikawa Maru, la distance de 42 milles indiquée ici coûte $198.00. Est-ce que ceci comprendrait les frais d'accostage du "docking


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

pilot"?

R Non, il y a des frais de chargés par la compagnie de remorqueur, et qui comprend les frais du "docking pilot", et qui n'est pas inclus là-dedans.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Vous ne connaissez pas la proportion des frais de remorquage afférents au "docking master"?

R Non. Maintenant, ce matin, dans les règlements du Board of Commissionners que nous avons produit, il était annoté que lorsqu'un pilote assiste pour faire l'accostement dans le port de New York, il a droit à la rémunération de cinquante dollars ($50.00).

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent

Q Alors, si le pilote lui-même faisait l'accostement, il y aurait $50.00 à ajouter au montant indiqué ici?

R C'est exact.

Q Maintenant, vous avez ensuite le port de Oslo, qui n'apparaît pas sur la liste?

R Nous avons Anvers, je crois qu'on n'a pas mentionné Anvers.

A Anvers, il y a des pilotes qui font la manoeuvre, et des frais additionnels.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Ceci, pour l'information de la Commission pourrait être déposé, peut-être; nous avons les tarifs chargés par les pilotes Brabo.

Q Si vous voulez, nous déposerons ceci en même temps que les frais d'accostage dans d'autres ports qui seront calculés à la demande de monsieur Smith.

LE PRESIDENT:
En annexe à la pièce 884.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent.
Oui.

Q Vous avez ensuite Oslo, Stockholm, Hambourg. Hambourg n'apparaît pas sur cette liste non plus?
R Oui, Hambourg apparaît sur la liste.
Q Oui, excusez-moi. Distance: 178 milles. Vous avez deux pilotes plus un "docking pilot"?
R C'est exact. Les pilotes vont faire chacun 40 milles de pilotage dans la rivière, c'est-à-dire un à partir du bateau-pilote jusqu'à Burnsbuttel, et un autre de Burnsbuttel à Hambourg; et lorsque le navire arrive dans le port de Hambourg, il y a un pilote qui vient faire la manoeuvre pour accoster le bateau.
Q Alors, les chiffres que vous avez donnés ici dans la pièce 884 comprennent-ils les frais du pilote d'accostage?
R Non.
Q Et vous avez enfin le canal de Kiel


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



où vous avez quatre pilotes qui sont utilisés, et vous indiquez: Plus un "docking pilot". Vous n'avez pas de chiffres pour le canal de Kiel, n'est-ce pas?

R Non; nous n'avons pas calculé le tarif à cet endroit.

Toutefois, il est bon de noter que lorsqu'un navire s'en vient pour faire le transit du canal de Kiel, il prend un pilote du bateau-phare à l'embouchure de la rivière Elbe.

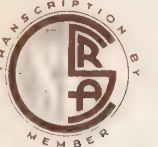
Q Peut-être que vous pourriez garder cette explication; tout à l'heure nous reviendrons sur le nombre de pilotes utilisés pour les transits et sur le fardeau de travail, si vous désirez?

R Très bien.

Q On pourrait peut-être essayer de terminer l'explication sur la pièce 884. Je note à certains endroits où il doit y avoir - excusez-moi - il y a des endroits où vous avez indiqué séparément les frais de bateaux-pilotes, et d'autres endroits où ces frais ne sont pas indiqués, par exemple comme dans le cas du Hâvre.

Doit-on conclure que les frais du bateau-pilote sont inclus dans le chiffre donné comme coût du pilotage?

R C'est exact. Lorsque vous avez un point, c'est marqué, au bas de la page "includes administration cost" aux endroits comme au Hâvre, par exemple, où le bateau appartient aux pilotes, c'est inclus,


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

le coût du bateau-pilote est inclus à ce moment-là.

Vous avez ici la différence qu'au Hâvre le tarif de pilotage est unique, et qu'à Rouen vous avez un tarif de pilotage qui est double. Vous avez un tarif pour l'administration et vous avez un tarif pour la rémunération des pilotes.

Q Si vous voulez, nous pourrions maintenant aborder la question du fardeau de travail.

Mon confrère, Me Jacques, vous avait posé certaines questions antérieurement à ce sujet, et nous avions décidé de reporter cette question à un peu plus tard.

R En premier de tout, j'aimerais ici mettre une certaine mise en garde: Le fardeau de travail est calculé selon différentes conception du fardeau réel de travail du pilote.

Les seuls endroits où on s'attache assidûment aux heures, aux minutes, ainsi de suite, ce sont les endroits où on a un système de service d'employés du Gouvernement, service civil, et où on essaye d'arriver à une semaine de 45, 40 ou 37 heures et demie.

Les endroits où les pilotes sont laissés à la libre entreprise, ils travaillent plus dans les périodes de pointe et moins dans les périodes de relâche; on s'occupe du service donné plus qu'on ne s'occupe des heures. Naturellement, on calcule les heures de travail pour certaines comparaisons, ainsi de


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

suite, mais on n'y attache pas une importance primordiale.

Pour fins de comparaison, nous avons des statistiques, par exemple, qui sont officielles et qui nous ont été remises par des représentants du ministère des Transports de Londres et par la Fédération des Pilotes Maritimes Français, statistiques que nous avons comparées à Paris avec ceux du ministèreen charge de la Marine Marchande, et qui étaient identiques .

Q Avant que vous abordiez ces nouvelles statistiques, je voudrais vous ramener à la pièce 884 et je vois: "Foreign exchange rate", octobre 1963. Est-ce que vous avez vous-même fait ces calculs de transferts?

R C'est exact.

Q Toutes les sommes qui apparaissent ici sont en dollars canadiens?

R En dollars canadiens, et la correspondance que nous avons apparaît soit en livres, soit en francs, soit en marks, et j'ai converti moi-même les montants.

Q Je voudrais peut-être vous poser une question à savoir si vous avez choisi ces parts ou ces circonscriptions d'une façon particulière, en ce sens: Est-ce qu'il y a eu une présélection qui aurait eu pour effet de choisir les circonscriptions ou la tarif de pilotage était particulièrement élevé?

R Non. Nous avons essayé de comparer


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

en distance totale possible, naturellement, c'est assez difficile de trouver des pilotages aussi longs que ceux exécutés sur le St-Laurent; nous avons pris Albany, qui est assez comparatif, qui a 129 milles.

Dans les ports d'Europe, nous avons essayé de prendre surtout les rivières les plus longues pour comparer à la longueur du pilotage sur le St-Laurent, et quelques ports pour aider dans la comparaison du coût du tarif avec le port de Montréal, parce qu'il y a une charge qui est du port de Montréal. A ce moment-là, nous avons pris le Hâvre, une distance maximum de onze milles, et le port de Montréal en a une aussi de 11 milles.

Q Je constate par exemple que vous n'avez pas de ports italiens dans la liste que vous avez mentionnée. Est-ce qu'il y a une raison particulière pour laquelle vous n'auriez pas inséré les ports italiens? Ou vous n'avez pas le port de Marseille, par exemple?

R Non, il n'y a pas de raison particulière; nous nous sommes limités à quelques exemples.

Q Effectivement, si vous prenez la liste des ports italiens ou le port de Marseille, n'est-il pas vrai que les distances d'un pilotage sont extrêmement courtes?

R Très courtes: Quatre, cinqou six milles, quelque chose comme ça. Le bateau approche généralement jusqu'au brise-lame, et le pilote embarque en dehors du brise-lame et vient accoster au quai;

c'est ouvert, sur la Méditerrannée.

Q Alors, vous avez parlé de certains documents que j'aimerais déposer. J'aimerais déposer un premier document qui est un document qui a été fourni au témoin par la Fédération des Pilotes Français, et qui a été confirmé par le secrétariat de la Marine Marchande.

R Le ministère en charge de la Marine Marchande.

Q A Paris, et qui se rapporte à l'année mil neuf cent soixante(1960). Il s'agit d'un document fort élaboré.

LE PRESIDENT:
Alors, que ce soit la cote 885.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
885.

LE PRESIDENT:
Alors, vous allez maintenant donner la description.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Nous l'intitulerons: Statistiques se rapportant à toutes les stations de pilotage de France, et qui comprend les parts des pilotes, parts des retraités, rémunérations mensuelles

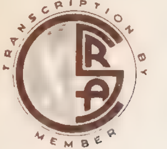

TRANSCRIPTION BY
MEMBER

moyennes brutes de pilotes, valeurs de renouvellement du matériel naval, tonnage net moyen entrées et sorties, prix moyens du tonneau entrées et sorties, tonnage piloté entre tonneaux net, nombre des opérations de pilotage, divisé en deux groupes: Entrées et sorties, et mouvements ou déplacements; effectifs qui se divisent en trois groupes: Pilotes, personnel naviguant, personnel sédentaire. Un autre poste intitulé: "Activité mensuelle moyenne de pilotes, entrées et sorties, mouvements, total; et enfin, un dernier item qui s'intitule: Recettes brutes."

Ceci couvre un total, je crois, de 49 stations de pilotage en France.

J'aimerais déposer un autre document sous la cote 886, qui s'intitule Summary of Pilotage Returns for year ended 31st December 1961, et qui couvre toutes les circonscriptions de pilotage d'Angleterre, y inclus l'Ecosse et l'Irlande du Nord.

Ce document comprend une liste produite - tout d'abord, le nom de


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

la circonscription de pilotage, et je lis en anglais les autres postes qui sont: Whether pilotage is compulsory, number of licensed pilots and apprentices on 31/12/61; number of pilotage certificates inforse on 31/12/61; number of ships piloted in and out during year ended 31/12/61; total amount for pilotage, etc., British and foreign, during year ended 31/12/61; avereage earnings pilotage and extra services per pilot for year ended 31/12/61; balance of pilot fund on account on 31/12/61; balance of pilots' benefit or super-annuation fund, including value of investments on 31/12/61; whether earnings of pilots are pooled; total net tonnage of vessels piloted inwards and outwards, et finalement: 12 remarks.

Si nous référons à la pièce 882, monsieur Bédard, et que nous l'examinons en regard des pièces 886 et 885 déposées devant cette Commission, pourriez-vous tout d'abord faire des commentaires concernant le nombre de pilotes utilisés pour les transits en rapport avec les distances par-


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

courues telles qu'apparaissant sur la pièce 882?

R Bien, les commentaires que nous pourrions faire c'est que généralement les pilotes d'Europe, lorsqu'ils ont une distance de plus de quarante milles, sont relevés par soit un pilote pour l'accostement ou soit un pilote pour faire le reste de la distance sur la rivière.

Nous avons des circonscriptions, ici au Canada, où les distances varient de Québec, 122 milles, à Montréal; chacun des pilotes fait approximativement 70 milles de Montréal à Cornwall, 83 milles et de Cornwall à Kingston, 103 milles.

Ces distances, si les ports de cette rivière étaient en Europe, et si on suivait la même tendance qu'on a fait partout dans les autres ports, le pilotage serait divisé en deux étapes: On aurait à ce moment-là un pilote qui fait une partie de rivière et un autre pilote qui ferait l'autre partie de rivière, et un pilote pour l'accostement.

Ca peut paraître, à un certain moment, que les pilotes du St-Laurent ont un travail assidu pendant une période de neuf mois et qu'ils ont trois mois de vacances. Ceci peut être vrai dans la circonscription de pilotage du Haut St-Laurent, quoique là aussi, la tendance est de travailler plus tard et de commençer plus à bonne heure.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

On a vu cette année des bateaux aller jusqu'au quinze (15) décembre, et la saison, peut-être, débutera plus à bonne heure.

Tandis que dans le Bas St-Laurent, la saison s'en vient maintenant à l'année longue, naturellement, beaucoup moins forte l'hiver.

Dans les ports, par exemple, où la navigation est ouverte à l'année longue, l'on prévoit pour des vacances, et ces vacances, généralement, sont pendant des périodes, au moins unepériode qui est d'un mois, et on alloue différents temps, une semaine, quinze jours, ici et là, et des journées de congé.

Prenant par exemple en Hollande, on a quatre jours de travail et trois jours de congé par semaine, c'est-à-dire quatre jours sur la station, disponibles, et trois jours où l'on va chez-nous, sans avoir besoin d'être disponible pour la station.

Alors, si on compile ces jours-là ensemble, et on prenait le nombre de jours qu'un pilote est disponible sur le St-Laurent, le nombre de jours que le pilote est disponible pour l'ouvrage, on verrait que la période est plus longue que la période d'un pilote qui doit être dans un port qui est ouvert douze mois par année.

Il est intéressant de noter à cet effet-là, dans le port du Hâvre qu'il y a une distance de pilotage comparable avec le port de Montréal, et où,


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

d'après la pièce 885, le nombre total d'entrées et de sorties et de mouvements faits par un pilote, mensuellement, est de 24.16; alors que dans le port de Montréal on pourrait établir la moyenne approximativement à 48 déplacements par mois, pour la période de navigation, soit huit mois et demi ou neuf mois.

Ce matin, on avait l'exemple du port de New York où on avait établi pour les pilotes du port de New York, on avait fixé 180 pilotages par année en moyenne, et que la distance maximum est de 42 milles.

Si on prend les pilotes du St-Laurent Central, soit de Québec à Trois-Rivières, ou soit de Trois Rivières à Montréal, je vois que pendant leur saison de navigation, ils font approximativement 150 pilotages de navires, et presque dans la totalité des cas, le pilotage se fait sur le trajet au complet, c'est-à-dire: 70 milles au complet, à peu d'exceptions.

Q Alors que dans le port de New York...

R Dans le port de New York, 42 milles, la distance maximum, et la distance minimum est de 12 milles. Alors, la proportion plus grande ou plus petite je ne sais pas, mais on peut tout de même comparer assez favorablement que le rendement des pilotes du St-Laurent est très actif dans la période de neuf mois.

Et si on compare avec le Hâvre, le fait du neuf mois, on fait beaucoup plus d'ouvrage à Montréal qu'ils peuvent en faire dans une année, en

fait de déplacements de navires au Hâvre.

Q Est-ce que vous pourriez faire les mêmes commentaires en rapport avec les pilotes du port de New York et les pilotes du St-Laurent Central? Vous dites: 180 pilotages avec un district qui s'étend sur une distance maximum de 42 milles; et vous dites qu'ils en font 150 dans des sections de circonscriptions qui ont 70 milles, et au sujet desquels les voyages sont longs, constamment, et toute la longueur de la circonscription?

R C'est exactement ce que j'ai dit.

Maintenant, si on prend d'autres endroits, où par exemple il y a des écluses, il est très rare, et je ne me rappelle pas d'endroits où le pilote qui fait les écluses va continuer à faire du pilotage d'un côté ou de l'autre de ça.

Prenons par exemple Kiel, vous avez un pilote qui va prendre un bateau approchant à la station de pilotage numéro 1, à l'approche de la rivière Elbe, c'est-à-dire le bateau-pilote; il amènera le bateau sur une distance de 40 milles, jusque près de l'écluse pour entrer dans le canal Kiel, mais là, il y a un pilote qui est assigné pour prendre la relève et entrer le navire dans l'écluse, et là, son ouvrage est fini.

Maintenant, il y a un pilote qui prend la relève dans l'écluse et qui amènera le navire sur la moitié de la distance du canal, soit approximati-

vement 32 milles.

Il y a un autre pilote qui prendra le navire là et l'amènera jusqu'à l'autre extrémité, c'est-à-dire à la sortie de l'écluse; et là, il débarquera, et si le navire va accoster dans la ville de Kiel ou de Alterno, il y a un pilote qui le prendra à l'écluse et l'amènera au quai.

Q C'est de cette façon que vous indiquez quatre pilotes pour le transit, dans le cas de Kiel?

R C'est exact.

Q Ceci comprendrait le pilote à l'entrée de l'écluse, les deux pilotes dans le canal, le pilote à la sortie de l'écluse pour aller dans le port de Kiel, ce qui ferait quatre.

LE PRESIDENT:

Q Maintenant, vous ajoutez un "docking pilot", ce qui laisserait entendre qu'il y en avait un cinquième quelque part.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Est-ce que dans les quatre pilotes vous indiquez le pilote de Burnsbuttel, à l'approche de l'écluse?

R C'est exact.

Q Alors, de Burnsbuttel à l'approche de l'écluse, l'entrée dans l'écluse, deux canaux, plus le "docking pilot" si...

R Si le navire va accoster soit à Alterno, soit à Kiel.

Q En dehors du canal même?

R C'est ça.

Q On pourrait peut-être déposer - voudriez-vous référer à la carte maritime appropriée, et on pourra déposer cette carte maritime devant la Commission et indiquer ce que vous venez de dire sur cette carte?

R .....

Q Je désirerais déposer cette carte sous la cote 887: Carte maritime représentant la partie nord de l'Allemagne et le Danemark, intitulée Dienord-Und Ostsee.

Pourriez-vous indiquer sur cette carte, avec un crayon rouge, les divers endroits auxquels vous venez de référer en notant les quatre pilotes dont il a été question, plus le "docking pilot" par un, deux, trois, quatre et cinq?

R .....

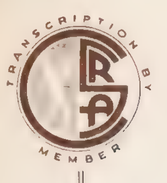
ADVENANT 5:00 HEURES P.M., LA COUR EST AJOURNEE AU LENDEMAIN À 10:00 HEURES A.M.

- ET LE DEPOSANT NE DIT PLUS RIEN POUR LE MOMENT -


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Je, soussigné, sténographe officiel, étant dûment assermenté, certifie par les présentes que la déposition ci-dessus est la transcription exacte et fidèle de mes notes sténographiques.

G. OSCAR BOISJOLY
Sténographe Officiel.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER